

ANEJO Nº 1

ANTECEDENTES

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO 1

2. ANTECEDENTES..... 1

2.1. ANTECEDENTES EXISTENTES HASTA DICIEMBRE DE 2015 EN EL ÁMBITO
OBJETO DE ESTUDIO..... 2

2.1.1. *Estudios*..... 5

2.1.2. *Actuaciones ejecutadas*..... 6

2.2. ANTECEDENTES EXISTENTES A PARTIR DE DICIEMBRE DE 2015 EN EL
ÁMBITO OBJETO DE ESTUDIO 8

2.2.1. *Estudios*..... 9

2.3. ANTECEDENTES EXISTENTES REALIZADOS EN EL MARCO DEL PRESENTE
ESTUDIO INFORMATIVO 9

2.3.1. *Estudios*..... 9

**APÉNDICE 1. RESOLUCIÓN DE 20 DE MAYO DE 2019, DE LA ENTIDAD
PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS
FERROVIARIAS, POR LA QUE SE PUBLICA EL CONVENIO (...) PARA
LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD DE GIJÓN**

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO

Tal y como se recoge en la Memoria del presente Estudio Informativo, se han planteado dos alternativas para el trazado y ubicación de la Nueva Estación Intermodal de Gijón:

- Alternativa 1. Solución Moreda: Estación Intermodal en superficie situada en Moreda, a la altura de la Avenida Carlos Marx.
- Alternativa 2. Solución Museo: Estación Intermodal soterrada situada en el entorno del Museo del Ferrocarril.

El objeto del presente anejo es el de recopilar los antecedentes más importantes que se han considerado a la hora de plantear las alternativas mencionadas, recogiendo dichos antecedentes en el epígrafe siguiente.

2. ANTECEDENTES

La remodelación integral de la Red Ferroviaria de Gijón puesta en marcha por el Ministerio de Fomento nació con una doble vertiente:

- Por un lado, extender las mejoras previstas en el sistema de Cercanías de Asturias a un ámbito mayor de la ciudad y su área de influencia. Con este objetivo se planteó un nuevo túnel con sus nuevas estaciones, que permitiesen incorporar áreas más centrales de Gijón y todos los desarrollos de la ciudad hacia el este.
- Por otro lado, aprovechando la profunda reordenación del sistema ferroviario necesaria para el entronque del túnel, la operación se enfocó como la solución definitiva a la integración de las instalaciones ferroviarias y la supresión de la barrera en el entorno de las estaciones de El Humedal y Jovellanos, lo que produciría el cambio de imagen de este sector de la ciudad.

Para cumplir con los objetivos mencionados, se han llevado a cabo varias actuaciones previas al presente Estudio Informativo para remodelar la red ferroviaria Gijón.

Los trabajos previos mencionados se pueden dividir en tres bloques claramente diferenciados.

- Estudios realizados hasta diciembre de 2015.

Los Estudios referidos están formados por Estudios Informativos, Proyectos Básicos, Proyectos Constructivos, etc., en los que se incluyen actuaciones de diversa índole que condicionan las soluciones a contemplar en el Estudio Informativo objeto de este Documento.

Las obras definidas en parte de dichos estudios se han ejecutado total o parcialmente, mientras que las contempladas en la parte restante, aún están sin ejecutar.

Los estudios realizados hasta diciembre de 2015 se consideran antecedentes directos bien de la Alternativa 1 o de bien de las dos alternativas contempladas en el presente documento, dependiendo del Estudio que se tenga en cuenta.

- Obras ejecutadas.

La totalidad de obras ejecutadas en el ámbito del Estudio Informativo, se ha llevado a cabo antes de diciembre de 2015, considerándose dichas obras como antecedentes a tener en cuenta para el planteamiento de las dos alternativas recogidas en este documento.

- Estudios realizados a partir de diciembre de 2015

Se consideran antecedentes directos de la Alternativa 2 a contemplar en el "Estudio Informativo de la Nueva Estación Intermodal de Gijón". Estos estudios incluyen soluciones para la ejecución de la Estación Intermodal, no contempladas con anterioridad a la fecha indicada, y se toman como base para establecer la Alternativa 2 mencionada.

Por otro lado, además de los trabajos previos mencionados con anterioridad, dentro del marco de los trabajos relativos al presente Estudio Informativo se ha llevado a cabo la redacción de varios documentos.

En los siguientes epígrafes se realiza una breve recopilación de los antecedentes más relevantes, dividiéndolos en los dos bloques de fechas diferenciados con anterioridad; además, se incluyen los trabajos realizados dentro del marco correspondiente al presente estudio Informativo.

Igualmente, en el apartado que recoge los antecedentes existentes hasta diciembre de 2015, se especifica cuáles de las obras recogidas en los documentos técnicos que se citan, están ejecutadas actualmente.

2.1. ANTECEDENTES EXISTENTES HASTA DICIEMBRE DE 2015 EN EL ÁMBITO OBJETO DE ESTUDIO

Para el desarrollo de la Supresión de la Barrera Ferroviaria de Gijón y del Nuevo Túnel de Penetración en Gijón, la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento adjudicó en 2001 a INECO el contrato de consultoría y asistencia para la redacción del correspondiente "Estudio Informativo y Proyecto Constructivo del túnel de penetración en Gijón y supresión de la barrera ferroviaria".

Previamente, se redactó por parte de la empresa Geocontrol el "Estudio Geotécnico del nuevo trazado del ferrocarril en Gijón". Este trabajo realizó la interpretación de una anterior campaña geotécnica de campo, que sirvió para obtener una caracterización previa del subsuelo de la ciudad de Gijón.

Con el avance de los trabajos, la operación planteada inicialmente se dividió en dos actuaciones de tramitación independiente: por un lado el túnel y las nuevas estaciones, y por otro la integración de las instalaciones actuales.

En relación con el nuevo túnel, se redactó el pertinente Estudio Informativo, y tras su aprobación y la redacción del correspondiente proyecto constructivo, en abril de 2003 se iniciaron las obras del túnel de penetración. La obra civil del túnel concluyó en el año 2006.

Por su parte, la operación de integración y supresión de la barrera ferroviaria, transcurrió independientemente con un ritmo diferente, y con la participación del Ayuntamiento de Gijón y Principado de Asturias, junto con el Ministerio de Fomento. Así, en septiembre de 2002, se firma un CONVENIO entre las partes que debía servir de marco para el desarrollo de la actuación. Los principales puntos estipulados eran los siguientes:

- En principio, las administraciones firmantes consideran como solución de partida el soterramiento integral de las instalaciones ferroviarias desde Moreda hasta El Humedal, construyendo una estación intermodal soterrada en el Humedal, con varios niveles subterráneos.

- Los suelos ferroviarios dentro del ámbito que pierdan su uso, quedan liberados y se ponen a disposición de la actuación para contribuir a la financiación a través de las posibles plusvalías generadas.
- El Principado de Asturias asume la construcción de la estación de autobuses.

También de acuerdo a este Convenio de 2002, se crea la Sociedad “Gijón al Norte” (SGN), participada por todos los firmantes del mismo, cuya misión es la de coordinar las actuaciones correspondientes a la ordenación ferroviaria del entorno de las estaciones de Jovellanos y El Humedal, y promover la transformación urbanística derivada de estas obras.

Con fecha octubre de 2005 se redacta el Estudio Informativo de la Supresión de la Barrera Ferroviaria de Gijón. Antes de la redacción del mismo, el Ministerio de Fomento, en coordinación y consenso con el Ayuntamiento de Gijón y Principado de Asturias, se replantea globalmente la operación ferroviaria de Gijón introduciendo una serie de modificaciones, que permitan aprovechar al máximo las potencialidades de esta oportunidad histórica para la ciudad.

Entre otros objetivos se plantea una nueva propuesta para la supresión de la barrera ferroviaria y la conexión con el túnel. La nueva propuesta está encaminada a buscar una solución acorde con el nuevo esquema de explotación ferroviaria y plantea actuaciones en dos direcciones distintas: el túnel y la supresión de la barrera ferroviaria, incluyéndose un resumen de ambas a continuación.

TÚNEL

En relación con el túnel las principales modificaciones resultantes de la reunión mantenida a finales de 2004 entre el Ministerio de Fomento, el Ayuntamiento de Gijón y el Principado de Asturias, son las siguientes:

- Modificación de la parte inicial del trazado del túnel, con el fin de minimizar las afecciones que su ejecución pudiera motivar en la ciudad.

- Sustitución de la Estación de Begoña por una nueva en la Avenida de la Costa, denominada Estación de Plaza de Europa. Se consigue así un mejor emplazamiento, mejor accesibilidad y una ejecución menos compleja.
- Prolongación del túnel hasta Cabueñes, con dos nuevas estaciones junto a la Universidad y el Hospital.

Dando cumplimiento a las dos primeras modificaciones, la UTE INEGEO redacta el “Estudio Informativo. Túnel de penetración del ferrocarril en Gijón. Propuesta de variante de trazado”.

Pero sin duda es la prolongación del túnel hasta Cabueñes, la propuesta que supone una mayor repercusión en la funcionalidad del túnel. Se cumple así una aspiración largamente reclamada por la propia ciudad, al ofrecer a los habitantes de Gijón un transporte interior urbano potente, competitivo y fiable.

Con tal fin, en noviembre de 2005, el Ministerio de Fomento, adjudicó a INECO el contrato para la redacción del Estudio Informativo del Proyecto: “Mejora de las Cercanías de Gijón. Prolongación del nuevo Túnel hasta Cabueñes”.

En el Estudio Informativo se llevó a cabo la elección de la alternativa a desarrollar en el correspondiente Proyecto de Construcción. Partiendo de la documentación existente, se definieron diversas opciones en diferentes escenarios y se compararon según criterios económicos, funcionales, urbanísticos, medioambientales, etc.

En mayo de 2006, la Dirección General de Ferrocarriles remitió al Ministerio de Medio Ambiente la Memoria Resumen de Impacto Ambiental, del tramo comprendido en el Estudio Informativo, solicitando la exención medioambiental al considerar las nuevas actuaciones de características similares a las del tramo de túnel ya ejecutado.

Mediante resolución de 28 de mayo de 2007 la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el “Proyecto Mejora de las Cercanías de Gijón, prolongación del nuevo túnel hasta Cabueñes, en Gijón (Asturias)”.

En septiembre 2007, el Ministerio de Fomento, adjudicó a la empresa AEPO el contrato para la redacción del Proyecto Constructivo de: “Mejora de las Cercanías de Gijón. Prolongación del Nuevo Túnel hasta Cabueñes (Infraestructura)”.

El objeto de los trabajos del Proyecto Constructivo consistió en el desarrollo de la solución escogida en el Estudio Informativo, con el alcance siguiente:

- Obra Civil de prolongación del túnel ya ejecutado, desde Viesques hasta la nueva Estación de Cabueñes
- Obra Civil de las dos nuevas estaciones: Cabueñes y Universidad.

Posteriormente se redactan diversos proyectos relacionados con las estaciones planteadas en el nuevo túnel.

- “Proyecto Básico Mejora de las Cercanías de Gijón. Arquitectura de las Estaciones del nuevo túnel”, cuyo objeto consiste en desarrollar los criterios de diseño para las estaciones de Plaza de Europa, El Bibio, Viesques, Universidad y Cabueñes en lo relacionado con arquitectura e instalaciones, así como proponer una distribución y usos de los espacios para el correcto funcionamiento de las estaciones.
- “Proyecto de túnel de penetración del ferrocarril en Gijón. (Estación de Plaza de Europa y otras obras complementarias)”, redactado por SAITEC Ingenieros, en junio de 2009, en el que se define la obra civil de la Estación de Plaza Europa

SUPRESIÓN DE LA BARRERA FERROVIARIA

Como se ha mencionado, además de los proyectos relacionados con la prolongación del túnel, respecto a la supresión de la barrera ferroviaria de Gijón, y como consecuencia de la reunión mantenida en a finales de 2004, se plantea una nueva solución para llevar a cabo la misma, así como la conexión con el túnel ejecutado.

Para ello, se propone una estación de Largo Recorrido situada aproximadamente a la cota actual, junto a la Avenida de Carlos Marx. Bajo ésta, se situaría una

estación de cercanías conjunta de RENFE y FEVE, desde la que partiría el túnel. La nueva estación planteada sería intermodal, para lo cual el diseño será realizado en coordinación con el Principado de Asturias.

Por otra parte, la Sociedad “Gijón al Norte” convocó un Concurso Internacional para la Integración del Ferrocarril en la Ciudad de Gijón con el fin de elegir un equipo encargado del diseño urbanístico en todo el ámbito de los suelos liberados.

El ganador del concurso fue el Estudio de Jerónimo Junquera y Asociados, S.L. que propuso un modelo de ciudad donde la Estación Intermodal se integraba en la topografía urbana, consiguiendo fundir la ciudad en el tramo que discurre entre el Parque de Moreda y la Avenida de San Crespo.

Estas ideas generales se reflejaron en el documento *Plan Especial para la Integración del Ferrocarril en la ciudad de Gijón*, aprobado el 1 de agosto de 2008 (BOPA nº 211 de 10 de septiembre de 2008)

En enero de 2009 se finalizó la redacción de los dos proyectos constructivos que definían, por un lado, las actuaciones necesarias en las estaciones colaterales previas de La Calzada (Renfe) y Tremañes (Feve), y por otro, la Estación Provisional de Gijón en Sanz Crespo, que posibilitaría la posterior obra de la estación soterrada.

Las obras correspondientes a dichas actuaciones se ejecutaron a lo largo del año 2010 y entraron en servicio en enero de 2011

En julio de 2010, se finalizó la redacción del proyecto de Demoliciones y Levantes en las Estaciones de Jovellanos y El Humedal, cuyas obras se realizaron y terminaron a lo largo del año 2011, excepto la demolición del edificio de la Estación de El Humedal, que quedó a la espera del traslado de los empleados a otro edificio.

Finalmente, en el año 2014, se procedió a la demolición de dicho edificio, quedando libre en su práctica totalidad toda la superficie que ocupaban las

antiguas instalaciones ferroviarias situadas entre la Estación de Jovellanos y la de El Humedal.

Tras la demolición de ambas estaciones, el Ministerio de Fomento adjudica a INECO la realización de un “Estudio Complementario de la Supresión de la Barrera Ferroviaria de Gijón”. La realización de este Estudio Complementario viene motivada por la necesidad de analizar y plantear soluciones para las obras aún pendientes de acometer, de manera que se puedan ejecutar en distintas fases, debido al elevado coste y complejidad de las citadas actuaciones, y a la coyuntura económica de la época en la que se redacta el Estudio, ya que la ejecución en fases que se perseguía con dicho estudio permitiría laminar la inversión a realizar. El Estudio complementario mencionado se redactó con fecha julio de 2015.

A continuación se incluyen, de manera resumida, tanto los estudios más significativos redactados hasta diciembre de 2015, como las obras ejecutadas en ese mismo periodo.

2.1.1. Estudios

- Estudio Informativo de la supresión de la barrera ferroviaria en Gijón. (INECO. Octubre de 2005).
- Estudio Informativo de la propuesta de variante de trazado del túnel de penetración del ferrocarril en Gijón, UTE Inegeo.
- Estudio Informativo del proyecto “Mejora de las Cercanías de Gijón. Prolongación del nuevo túnel hasta Cabueñes”, (INECO, diciembre de 2006)
- Proyecto Constructivo de actuaciones en La Calzada y Tremañes de la red arterial ferroviaria de Gijón. (INECO. Enero 2009).
- Proyecto Constructivo de la estación provisional de Gijón en Sanz Crespo. (INECO. Enero 2009).
- Proyecto Básico de Mejora de las Cercanías de Gijón. Arquitectura de las estaciones del nuevo túnel (KV Consultores, junio 2009).
- Proyecto de túnel de penetración del ferrocarril en Gijón. (Estación de Plaza de Europa y otras obras complementarias). (SAITEC. Junio 2009)
- Proyecto Constructivo de mejora de las cercanías en Gijón. Prolongación del nuevo túnel hasta Cabueñes. (Infraestructura). (AEPO. Julio 2009).
- Estudio Funcional. Estación Intermodal de Moreda. (INECO. Mayo 2010).
- Proyecto de demoliciones y levantes de las estaciones de Jovellanos y El Humedal. (INECO. Julio 2010).
- Proyecto Constructivo de supresión de la barrera ferroviaria de Gijón. Nueva Estación Intermodal (Infraestructura y Arquitectura). (INECO. Julio 2010).
- Estudio de fases para la ejecución de la supresión de la barrera ferroviaria de Gijón. (INECO, 2011).
- Proyecto Básico de superestructura de vía, electrificación e instalaciones de seguridad y comunicaciones (fase 1) de las vías de largo recorrido de la nueva estación intermodal de Gijón. (INECO, 2013).
- Proyecto Básico de superestructura de vía electrificación e instalaciones de seguridad y comunicaciones (fase 2) de las vías de cercanías y feve del nuevo túnel entre Moreda y Cabueñes. (INECO, 2013).
- Proyecto Básico de prolongación hasta la Avenida Príncipe de Asturias de la supresión de la barrera ferroviaria de Gijón. (INECO, 2014).
- Estudio complementario de la supresión de la barrera ferroviaria de Gijón. (INECO, julio 2015).

Como consecuencia de los trabajos descritos anteriormente, se han llevado a cabo hasta la fecha una serie de obras y actuaciones que se exponen a continuación:

2.1.2. Actuaciones ejecutadas

Las actuaciones que actualmente se han ejecutado son las siguientes:

Obra civil del túnel entre el Humedal y Viesques

Se ejecutó parcialmente la obra civil del túnel, incluida una salida de emergencia, finalizando las obras en el año 2006. No está ejecutada otra salida de emergencia ni se encuentra ejecutada la Estación de Plaza Europa. Tampoco está ejecutada la obra civil de las Estaciones de El Bibio y Viesques.

Estación Provisional de Sanz Crespo

Para posibilitar la futura construcción de la Estación Intermodal en la zona de Moreda, se construyó una Estación Provisional en la Avenida Sanz Crespo, que cuenta con servicios de ancho métrico y de ancho ibérico. Esta estación fue inaugurada en el año 2011.

Actuaciones en La Calzada y Tremañes

Para adecuar las instalaciones existentes a la Estación Provisional de Sanz Crespo, previamente se debieron adecuar las vías existentes y ejecutar un nuevo edificio en la estación de La Calzada. Igualmente, se llevó a cabo la ejecución de una nueva vía de apartado en Tremañes I y Tremañes II.

Demolición de las estaciones de Jovellanos y El Humedal

Una vez en funcionamiento la Estación Provisional, se demolieron las estaciones de Jovellanos y El Humedal, lo que supuso la liberación de los suelos para uso urbano.

Adecuación de las parcelas UE-1, UE 1B y UE2

Se incluían los trabajos de adecuación de las parcelas citadas, necesarios para la urbanización de las mismas.

En la siguiente imagen se incluyen las actuaciones ejecutadas y previstas en los distintos ámbitos de los que se compone la supresión de la barrera ferroviaria en Gijón.



2.2. ANTECEDENTES EXISTENTES A PARTIR DE DICIEMBRE DE 2015 EN EL ÁMBITO OBJETO DE ESTUDIO

Hasta diciembre de 2015, las soluciones para la nueva Estación Intermodal de Gijón se basaban en la ubicación de la misma en la zona de Moreda, siendo dicha estación soterrada, de modo que la rasante de las vías en el nivel inferior estaba unos 14 m bajo cota de terreno, conectando la misma con el túnel existente y ejecutándose una cubierta sobre las vías, formada por plataformas ajardinadas de diferentes rasantes a modo de topografía artificial,

No obstante, en la reunión del Consejo de Administración de “Gijón al Norte, S.A.” celebrada en Gijón con fecha 23 de febrero de 2015, se hizo entrega del documento sobre la “PROPUESTA DEL AYUNTAMIENTO DE GIJÓN SOBRE LA MODIFICACIÓN DEL PE-00 EN EL ÁMBITO DE LA UE1B Y UE2”.

Ese documento contenía una nueva propuesta de integración del ferrocarril en la ciudad de Gijón, planteando aproximar la futura estación hacia la antigua Estación del Norte (actual museo del ferrocarril), y en el soterramiento de una importante parte de los accesos ferroviarios a la ciudad.

En la siguiente reunión del Consejo de Administración celebrada el día 10 de noviembre de ese mismo año, el Ministerio de Fomento hizo una presentación de los estudios que había realizado sobre la propuesta municipal, pero conjugándola con una mejor viabilidad técnica y sostenibilidad económica, así como la puesta en valor de lo ya ejecutado.

A partir de estos estudios se determinó la necesidad de llevar a cabo un análisis en mayor profundidad de la nueva solución presentada, y como resultado de dicho análisis, se presenta un *Documento de Integración del Ferrocarril en Gijón, fechado el 18 de diciembre de 2015*, que incluye una propuesta inicial para ubicar la futura Estación Intermodal frente al museo del ferrocarril, y junto al túnel ya ejecutado, lo que implica la disposición de varios niveles ferroviarios en la estación, estando la rasante de las vías situadas en el nivel inferior a unos 21 m de profundidad.

Posteriormente, en mayo de 2018, el Ministerio de Fomento encarga a INECO los servicios de redacción del “Estudio Informativo de la Nueva Estación Intermodal de Gijón”, cuyo objeto es definir y comparar dos soluciones para la ubicación de la estación: una la que se corresponde con la zona de Moreda, y la otra la correspondiente a la zona próxima al Museo del Ferrocarril.

Por último, hay que señalar que con fecha 24 de mayo de 2019 se publica en el BOE la Resolución de 20 de mayo de 2019 de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif-Alta Velocidad, Renfe-Operadora, la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias, el Ayuntamiento de Gijón y la Sociedad Gijón al Norte, para la integración del ferrocarril en la ciudad de Gijón.

El objeto del citado convenio (entre otros) es el de definir la nueva solución de Integración del ferrocarril en la ciudad de Gijón y establecer los compromisos y obligaciones de las partes para su ejecución y financiación.

Las actuaciones de la nueva solución de Integración del ferrocarril en la ciudad de Gijón recogidas en el convenio, son las siguientes:

- Estación Intermodal
 - Estación de Cercanías en la cota -21 m, su conexión con el metrotren y remodelación de vías e instalaciones necesarias asociadas a cercanías
 - Estación de Largo Recorrido y Ancho Métrico soterrada a -8 m y la remodelación de vías e instalaciones ferroviarias necesarias
 - Edificio de viajeros frente al Museo del ferrocarril
 - Aparcamiento subterráneo
 - Estación de Autobuses
- Integración: Cubrimiento y actuaciones en vías
 - Adecuación ferroviaria del cruce de la Av. Juan Carlos I/Príncipe de Asturias.
 - Cubierta sobre la estación de largo recorrido (desde el edificio de viajeros hasta el entorno del edificio de los nuevos juzgados.

- Prolongación de la cobertura de las vías de Cercanías hasta la estación de La Calzada en el cruce con la calle Bertolt Brecht y de RAM (accesos F4 y F5) hasta el puente de la Avenida Príncipe de Asturias.
- Urbanización
 - Desvío de colectores.
 - Ampliación del parque de Moreda.
 - Recuperación del viario correspondiente al antiguo trazado de la autopista en forma de boulevard.
 - Demolición de la totalidad del viaducto de Carlos Marx.
 - Desdoblamiento de la Avenida Juan Carlos I hasta Bertolt Brecht.
- Otros
 - Edificio de oficinas de Adif.
- Gastos asociados
- Ferroviaria
 - Metrotrén: Pozo extracción – Viesques – Hospital de Cabueñes.

Por otro lado, cabe señalar que además de lo citado anteriormente, la entidad pública empresarial ADIF ha desarrollado diversos estudios y actuaciones en el ámbito de este Estudio Informativo, que se enumeran, junto con los documentos elaborados con fecha posterior a diciembre de 2015, en el siguiente apartado.

2.2.1. Estudios

- Documento de Integración del Ferrocarril en Gijón (MINISTERIO DE FOMENTO. Diciembre 2015)
- Estudio para la estimación de la demanda actual y futura y la rentabilidad financiera y socioeconómica de la línea de alta velocidad Madrid-Asturias. Esquema de servicios de viajeros (Borrador). (ADIF. Octubre 2017)
- Análisis de explotación de la nueva alternativa de trazado (ADIF. Octubre 2017).

- Opciones para el cubrimiento de las vías de ancho convencional hasta las inmediaciones de la estación de La Calzada (ADIF).
- Adjudicación de los Proyectos Constructivos de diversas estaciones en el ámbito del túnel de penetración en Gijón (ADIF).

2.3. ANTECEDENTES EXISTENTES REALIZADOS EN EL MARCO DEL PRESENTE ESTUDIO INFORMATIVO

Además de las actuaciones descritas, en el marco de los trabajos del presente Estudio Informativos se han realizado varios informes y documentos de diversa índole que se enumeran a continuación.

2.3.1. Estudios

- Análisis de implantación de Andenes de Cercanías de ancho convencional de 110 m. (INECO).
- Análisis de la Bifurcación de las vías de Ancho Convencional a la entrada de la Estación Intermodal. (INECO).
- Propuesta de trazado de la Alternativa 2 del estudio Informativo (Estación junto al Museo del Ferrocarril). (INECO).
- Análisis de Viabilidad Funcional de la Nueva Estación Intermodal de Gijón. (INECO).
- Preanálisis Funcional de las Alternativas Propuestas para la nueva Estación Intermodal de Gijón. (INECO).
- Estudio del trazado de las vías a su paso por el Paso Superior de la Avenida Príncipe de Asturias. (INECO).
- Recopilación de Trabajos realizados en el ámbito de la estación Intermodal de Gijón. (INECO).
- Documento Técnico del Estudio Informativo de la Nueva Estación Intermodal de Gijón. (INECO).

APÉNDICES

APÉNDICE 1. RESOLUCIÓN DE 20 DE MAYO DE 2019, DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, POR LA QUE SE PUBLICA EL CONVENIO (...) PARA LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD DE GIJÓN



III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE FOMENTO

- 7746** *Resolución de 20 de mayo de 2019, de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se publica el Convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif-Alta Velocidad, Renfe-Operadora, la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias, el Ayuntamiento de Gijón y la Sociedad Gijón al Norte, para la integración del ferrocarril en la ciudad de Gijón.*

Habiendo sido suscrito el 8 de mayo de 2019 el Convenio entre Adif-Alta Velocidad, Adif, Renfe-Operadora, el Principado de Asturias, el Ayuntamiento de Gijón y la Sociedad Gijón al Norte para la integración del ferrocarril en la ciudad de Gijón, procede, en cumplimiento de lo establecido en el apartado 8 del artículo 48 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, sobre convenios suscritos por la Administración General del Estado o alguno de sus organismos públicos o entidades de derecho público vinculados o dependientes, la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de dicho Convenio, que figura como anexo a esta resolución.

Madrid, 20 de mayo de 2019.–La Presidenta de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Isabel Pardo de Vera Posada.

ANEXO

Convenio entre Adif-Alta Velocidad, Adif, Renfe-Operadora, el Principado de Asturias, el Ayuntamiento de Gijón y la Sociedad Gijón al Norte para la integración del Ferrocarril en la Ciudad de Gijón

Gijón, a 8 de mayo de 2019.

En presencia de don José Luis Ábalos Meco, Ministro de Fomento.

REUNIDOS

Don Fernando Lastra Valdés, Consejero de Infraestructuras, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, en virtud del Decreto 9/2017, de 23 de junio, del Presidente del Principado, designado para representar al Gobierno del Principado de Asturias en este acto por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 22 de abril de 2019.

Doña Carmen Moriyón Entrialgo, en su calidad de Alcaldesa del Ilustre Ayuntamiento de Gijón (en adelante «Ayuntamiento»), que actúa en representación del mismo, al haber sido expresamente nombrada por el Pleno del Ayuntamiento de Gijón, en sesión constitutiva de fecha 13 de junio de 2015, y en ejercicio de las competencias que le atribuye la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

Doña Isabel Pardo de Vera Posada, Presidenta de las entidades públicas empresariales dependientes del Ministerio de Fomento, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) y Adif-Alta Velocidad, en virtud del Real Decreto 735/2018, de 29 de junio, y en el ejercicio de las facultades que tiene conferidas por el artículo 23.2.a) del Estatuto de Adif, aprobado mediante Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, y el artículo 23.1 y 2.a) del Estatuto de Adif-Alta Velocidad, aprobado mediante Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre.

Don Isaias Táboas Suárez, Presidente de la entidad pública empresarial Renfe-Operadora, en virtud del Real Decreto 736/2018, de 29 de junio, actuando en ejercicio de las facultades que tiene conferidas de acuerdo con lo dispuesto en el Estatuto de la entidad, aprobado por Real Decreto 2396/2004, de 30 de diciembre.

cve: EKE-A-2019-7746
Verificable en <http://www.boe.es>



Doña Margarita Obegero García-Pajares, actuando en nombre y representación de «Gijón al Norte, S.A.», en su calidad de representante de la sociedad, facultada al efecto por Acuerdo de su Consejo de Administración, adoptado el 22 de abril de 2019.

Los intervinientes, en la representación que ostentan, y reconociéndose mutuamente plena capacidad para la formalización de este Convenio para el desarrollo de las obras derivadas de la Integración del ferrocarril en la ciudad de Gijón, que modifica el Convenio firmado el 2 de septiembre de 2002, declaran que la suscripción de este instrumento ha obtenido previamente todas las autorizaciones preceptivas, se han realizado los trámites obligados, se han tomado los acuerdos de los órganos competentes y en virtud de ello,

EXPONEN

I. Que las E.P.E. Adif y Adif-Alta Velocidad son organismos públicos adscritos al Ministerio de Fomento y gozan de personalidad jurídica propia, así como plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio, y se rigen por lo establecido en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público y sus normas de desarrollo, en sus Estatutos y en la legislación presupuestaria y otras normas de aplicación.

En el ejercicio de sus funciones, ambas entidades actúan con autonomía de gestión, teniendo en cuenta, en todo caso, la garantía del interés público, la satisfacción de las necesidades sociales con la máxima calidad, la seguridad de los usuarios y la eficacia global del sistema ferroviario.

II. Que las E.P.E. Adif y Adif-Alta Velocidad, están legitimadas para proceder a la suscripción del presente Convenio, al amparo de lo establecido en el artículo 4.2 del Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre y en el artículo 4.1 del Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, ya citado, que faculta expresamente a estas entidades públicas empresariales para poder celebrar convenios con la Administración General del Estado, con otras Administraciones Públicas, así como con cualquier otra entidad pública o privada.

III. Que, el Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, establece en su artículo 34 la transmisión a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) de la titularidad de la red ferroviaria del Estado cuya administración tiene encomendada.

IV. Que Renfe-Operadora es una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento, que goza de personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio, y se rige por lo establecido en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en las disposiciones de desarrollo de ambas, en su Estatuto y en la legislación presupuestaria y demás normas de aplicación. En defecto de dichas normas, se le aplicará el ordenamiento jurídico privado.

En el ejercicio de sus funciones, Renfe-Operadora actúa con autonomía de gestión, dentro de los límites establecidos en la Ley del Sector Ferroviario, en su Estatuto y en la legislación que le sea de aplicación, teniendo en cuenta, en todo caso, la garantía del interés público, la satisfacción de las necesidades sociales con la máxima calidad y la seguridad de los usuarios.

V. Que el Principado de Asturias es titular de competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo, de obras públicas y de transporte terrestre cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la comunidad autónoma, así como de la ejecución de la legislación estatal en materia de transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino en el ámbito de la Comunidad Autónoma, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado; y de forma general de aquellas competencias que tienen como objeto el fomento del desarrollo económico de la Comunidad (artículo 10.1 apartados 3,4, 5, y 15, y artículo 12, apartado 15, del Estatuto de Autonomía para Asturias).

cve: EKE-A-2019-7746
Verificable en <http://www.boe.es>



VI. Que el Ayuntamiento de Gijón es titular de competencias en materia de urbanismo y de realización de actuaciones complementarias de aquellas que son propias de las otras administraciones públicas, según la legislación vigente.

VII. Que, en fecha 2 de septiembre de 2002, el Ministerio de Fomento, el Principado de Asturias, y el Ilustre Ayuntamiento de Gijón, suscribieron un Convenio para el desarrollo de las obras derivadas de la Integración del ferrocarril en la ciudad de Gijón, con el objetivo fundamental de facilitar la coordinación de las actuaciones correspondientes a la nueva estación intermodal en Gijón, que se situaba en la Plaza de El Humedal y su conexión con el túnel del Metro-tren, así como la transformación urbanística derivada de estas obras, gestionando el desarrollo urbanístico de los terrenos liberados del uso ferroviario en ese entorno y ejecutando las obras de infraestructura urbana correspondientes a los mismos. El texto del convenio de 2002 fue publicado en el BOE número 129, de 30 de mayo de 2003.

VIII. Que, en fecha 21 de noviembre de 2002, en ejecución de lo dispuesto en el Acuerdo Primero del citado Convenio de 2 de septiembre de 2002, el Principado de Asturias, el Ilustre Ayuntamiento de Gijón, y el Grupo Fomento constituyeron la mercantil «Gijón al Norte S.A.», con el fin de que la citada Sociedad gestionase el cumplimiento de las actuaciones y objetivos contemplados en el mencionado Convenio, siendo los accionistas actuales de dicha Sociedad, el Principado de Asturias (25%), el Ayuntamiento de Gijón (25%), la E.P.E. Adif-Alta Velocidad (30,0%), la E.P.E. Adif (7,5%) y la E.P.E. Renfe-Operadora (12,5%).

IX. Que en noviembre de 2006, tras la oportuna tramitación y la formulación de la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental, se aprobó definitivamente el «Estudio informativo de la supresión de la barrera ferroviaria de Gijón». En este se contemplaba, entre otras actuaciones, la implantación de la estación intermodal en la zona de Moreda.

X. Que para regular las relaciones entre Ministerio de Fomento y la Sociedad Gijón al Norte, derivadas de la encomienda a esta de las facultades correspondientes a la contratación y financiación de determinadas actuaciones se suscribieron los siguientes Convenios:

- Convenio firmado el 29 de mayo de 2009 para la ejecución de la estación provisional de Gijón y de actuaciones complementarias en La Calzada y Tremañes.
- Convenio firmado el 25 de abril de 2011 para la ejecución de las obras de supresión de la barrera de Gijón. Demoliciones y levantes de las estaciones de Jovellanos y El Humedal.

Que las actuaciones contempladas en ambos convenios han sido totalmente ejecutadas por lo que dichos convenios ya no se encuentran vigentes.

XI. Que, si bien el convenio firmado en 2002 situaba la estación intermodal en la Plaza del Humedal, posteriormente el estudio informativo aprobado por el Ministerio de Fomento en el año 2006 modificó su emplazamiento trasladándola a Moreda; en noviembre de 2014, el Ayuntamiento de Gijón presentó una propuesta de modificación de la solución del estudio Informativo en la que se reubica la estación intermodal frente al Museo del Ferrocarril, en la zona más próxima al edificio principal, que es la solución que asume el presente convenio.

A raíz de esta solicitud, el Ministerio de Fomento analizó esta solución y en la sesión del Consejo de Administración celebrado el día 31 de marzo 2016, se adoptó el acuerdo de seguir los trabajos técnicos que permitieran un mayor grado de desarrollo de la solución de la ubicación de la nueva estación frente al Museo del Ferrocarril con el objeto de presentar dichos estudios a los Consejeros y representantes de los Accionistas, para lo cual se han mantenido diversas reuniones de la Comisión Técnica del Plan de Vías, que han analizado y valorado los avances del Estudio propuesto por el Ministerio de Fomento.

En el Consejo de Administración de 11 de julio de 2017, se presentó un análisis de estimación de costes y una propuesta de financiación de esta solución, acordándose las bases y criterios que deberá contener el nuevo Convenio que sustituirá al Convenio suscrito el 2 de septiembre de 2002, y dichas bases y acuerdos se completaron posteriormente con la decisión de las administraciones de ampliar el ámbito de la

cve: EKE-A-2019-7746
Verificable en <http://www.boe.es>



integración hasta la Calzada, cubriendo las vías de cercanías hasta su cruce con la calle de Bertolt Brecht en la forma que técnicamente resulte más adecuada para la consecución de dicho fin. Cabe destacar que esta ampliación de la integración que implica el cubrimiento de las vías entre la zona de Moreda y la Calzada facilitará el desdoblamiento de la avenida de Juan Carlos I hasta Bertolt Brecht así como la ampliación del parque de Moreda hasta el trazado de la antigua autopista, que en ese tramo será reconvertida en boulevard, buscando una solución continua e integrada, que en último término permita unir los barrios de Moreda y Pumarín.

XII. Que, se ha procedido a estudiar la revisión del Convenio suscrito en fecha 2 de septiembre de 2002 con el fin de poder establecer los acuerdos y condiciones necesarios para el logro del nuevo objetivo de integración, que ahora se amplía y extiende hacia la zona de Moreda y La Calzada, siempre bajo el principio de eficiencia en la gestión pública, facilitando la utilización conjunta de medios y servicios públicos y cumpliendo con la legislación de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

XIII. Que, en relación con el convenio de 2 de septiembre de 2002 se han ejecutado diferentes proyectos y obras, siendo las actuaciones ejecutadas preparatorias para la integración del ferrocarril en la ciudad de Gijón.

A título únicamente informativo se relacionan las actuaciones ya ejecutadas y su importe que ascienden a un total de 52,97 millones de €, (IVA incluido), siendo estos datos aportados por el Ministerio de Fomento y por la Sociedad Gijón al Norte los cuales responden de la veracidad de los mismos:

A cargo del Ministerio de Fomento, (8,01 millones de €, IVA incluido, de los cuales, 5,65 millones de €, IVA incluido, se han invertido en el ámbito de la Sociedad), siendo el desglose el siguiente:

1. Dirección y redacción de proyectos, dirección de obras y asistencias técnicas.

El Ministerio de Fomento, a través de la extinta Dirección General de Ferrocarriles, a cuenta de la inversión de 39,10 millones de € recogida en el acuerdo CUARTO del Convenio de 2 de septiembre de 2002, redactó entre los años 2009 y 2014, y por valor de 5,65 millones de €, IVA incluido, los siguientes estudios y proyectos:

- Estudio geotécnico del nuevo trazado del ferrocarril en Gijón. 2003. Coste imputable al convenio 2002: 0,07 millones de €, IVA incluido.
- Estudio informativo de la Supresión de la barrera ferroviaria de Gijón. 2005. Coste imputable al convenio 2002: 0,89 millones de €, IVA incluido.
- Proyecto de supresión de la barrera ferroviaria de Gijón (infraestructura y arquitectura). Coste: 3,28 millones de €, IVA incluido.

- a) Proyecto de supresión de la barrera ferroviaria de Gijón. Nueva estación intermodal. Infraestructura y arquitectura. (Ineco). Julio 2010. Coste: 2,95 millones de €, IVA incluido.
- b) Proyecto básico y constructivo Estación de Sanz Crespo. Coste: 0,15 millones de €, IVA incluido.
- c) Proyecto básico y constructivo de actuaciones en las estaciones de La Calzada y Tremañes. Coste: 0,09 millones de €, IVA incluido.
- d) Proyecto básico y constructivo de demolición de las estaciones de Jovellanos y El Humedal. Coste: 0,09 millones de €, IVA incluido.
- e) Estudio de fases para la ejecución de la supresión de la barrera de Gijón. (Ineco). Septiembre 2011. Coste: 0,003 millones de €, IVA incluido.

cve: EKE-A-2019-7746
Verificable en <http://www.boe.es>



– Encomienda de gestión del Ministerio de Fomento a la sociedad mercantil estatal Ineco para la redacción de diversos proyectos relacionados con la operación de remodelación de la red ferroviaria de Gijón. Coste: 0,79 millones de €, IVA incluido.

a) Proyecto básico de superestructura de vía, electrificación e instalaciones de seguridad y comunicaciones (fase 1) de las vías de largo recorrido de la nueva estación intermodal de Gijón. (Ineco). Junio 2013. Coste: 0,38 millones de €, IVA incluido.

b) Proyecto básico de superestructura de vía, electrificación e instalaciones de seguridad y comunicaciones (fase 2) de las vías cercanías y Feve del nuevo túnel entre Moreda y Cabueñes. (Ineco). Junio 2013. Coste imputable al convenio 2002: 0,22 millones de €, IVA incluido.

c) Proyecto básico de prolongación hasta la Avenida Príncipe de Asturias de la supresión de la barrera ferroviaria de Gijón. (Ineco). Abril 2014. Coste: 0,19 millones de € IVA incluido.

Además de lo anterior, en el desarrollo de los Convenios suscritos con la Sociedad, ha asumido costes correspondientes a direcciones de obras y asistencias técnicas, por valor de 0,62 millones de €, IVA incluido, de las siguientes actuaciones:

– Contrato de servicios para el control y vigilancia de las obras de los proyectos: «estación provisional de Gijón en Sanz Crespo» y «actuaciones en la calzada y Tremañes de la red arterial ferroviaria de Gijón». Coste: 0,59 millones de €, IVA incluido.

– Contrato menor de servicios para la coordinación en materia de seguridad y salud y control y vigilancia en los trabajos de demoliciones y levantes de la estación de Jovellanos en Gijón. Coste: 0,02 millones de €, IVA incluido.

– Contrato menor de servicios para el control, vigilancia y coordinación de seguridad y salud de los trabajos de «demolición de la estación del humedal y construcción de un centro de transformación en Gijón». Coste: 0,01 millones de €, IVA incluido.

A cargo de la Sociedad (47,32 millones de €, IVA incluido):

1. Estación provisional de Sanz Crespo. Para la ejecución de la estación intermodal que el Estudio Informativo aprobado por el Ministerio en el año 2006 situaba en Moreda se ejecutó una estación provisional en la Avenida de Sanz Crespo, ubicada sobre suelo de titularidad municipal con la finalidad de liberar los terrenos sobre los que se ubicaría la nueva estación. Para ello, se construyó un edificio de 2.450 m² con servicios de ancho ibérico y ancho métrico, oficinas, comercios y equipamiento para el personal operativo y dos aparcamientos provisionales de 45 plazas cada uno.

La inversión realizada y financiada por la Sociedad (sin incluir costes operativos y financieros) asciende a 14,37 millones de € IVA incluido.

2. Actuaciones en La Calzada y Tremañes. Para la adecuación de las instalaciones a la situación provisional fue necesario acometer la adecuación de las vías existentes y la ejecución de un nuevo edificio técnico en La Calzada, así como la ejecución de una nueva vía de apartado en Tremañes y Tremañes II.

La inversión realizada y financiada por la Sociedad (sin incluir costes operativos y financieros) asciende a 8,72 millones de € IVA incluido.

3. Demolición de las estaciones de Jovellanos y El Humedal. Con la ejecución de estas actuaciones se culminó la supresión de la barrera que constituían las vías e instalaciones, permitiendo el paso de un lado a otro y liberando los suelos para uso urbano.

Se ha ejecutado la demolición de edificios, andenes, muelles, pasarelas y marquesinas así como el levantamiento de las vías, en dos fases:

- Fase I: Demolición y levante de vías de la estación de Jovellanos.
- Fase II: Demolición y levante de vías de la estación de El Humedal.

La inversión realizada y financiada por la Sociedad (sin incluir costes operativos y financieros) asciende a 6,69 millones de IVA incluido.

cve: EKE-A-2019-7746
Verificable en <http://www.boe.es>



4. Redacción del Plan Especial, anteproyecto de la Cubierta y exposición. La inversión realizada y financiada por la Sociedad (sin incluir costes operativos y financieros) asciende a 0,87 millones de € IVA incluido.

5. Adecuación provisional UE 1A y Proyecto de urbanización. La inversión realizada y financiada por la Sociedad (sin incluir costes operativos y financieros) asciende a 0,62 millones de € IVA incluido.

6. Traslado de los trabajadores de El Humedal. La inversión realizada y financiada por la Sociedad (sin incluir costes operativos y financieros) asciende a 0,21 millones de € IVA incluido.

7. Adecuación de la UE 1B y UE2. La inversión realizada y financiada por la Sociedad (sin incluir costes operativos y financieros) asciende a 0,02 millones de €, IVA incluido.

8. Costes operativos de la Sociedad. Los gastos de la Sociedad a 31 de diciembre de 2017 ascienden a 4,72 millones de €.

9. Costes financieros. Los costes financieros derivados del crédito suscrito por la Sociedad a 31 de diciembre de 2017 ascienden a 11,10 millones de €.

XIV. Tal y como reflejan las cuentas de Gijón al Norte a 31 de diciembre de 2017, el 20 de diciembre de 2014, la Sociedad Gijón al Norte suscribió con Adif el convenio de adquisición y pago de mutuo acuerdo correspondiente a las fincas del número 1 al 8, previamente objeto de desafectación, e incluidas en el ámbito del proyecto de expropiación por tasación conjunta de la Unidad de Ejecución UE 1 A, del Plan Especial para la Integración del Ferrocarril en la ciudad de Gijón, por importe de 41,26 millones de €, de acuerdo a la valoración que figura en el proyecto de expropiación realizada por la Sociedad Estatal de Gestión Inmobiliaria de Patrimonio, SA (SEGIPSA).

El pago de las fincas incluidas se realizaría mediante la entrega a Adif de obra ferroviaria ejecutada con cargo a la sociedad hasta completar la cantidad total, incluido premio de afectación, de 41,26 millones de €. Dichas entregas podrían ser diferidas en el tiempo en la medida que la Sociedad vaya ejecutando las referidas obras de conformidad con la planificación ferroviaria prevista para las mismas.

Del referido justiprecio la Sociedad ya ha entregado a Adif obra ferroviaria por importe de 8,69 millones de €, sin IVA e incluyendo costes operativos y financieros imputados a esta actuación, que figuraban en el activo del balance y que una vez descontado, la deuda con Adif asciende a 32,57 millones de €, y será saldada por la Sociedad mediante futura entrega de obra tal y como se indica en el párrafo anterior.

A modo de recordatorio, las obras entregadas se corresponden a las obras de La Calzada y Tremañes.

XV. Que, la Sociedad, para hacer frente al pago de todas las actuaciones realizadas hasta la fecha, suscribió un contrato de crédito sindicado, con fecha 9 de julio de 2009 por importe de 36 millones de €, y lo refinanció en marzo de 2013 y, posteriormente, en diciembre de 2016 con vencimiento diciembre 2018.

La Sociedad, para poder hacer frente a los gastos operativos y actuaciones necesarias para el desarrollo de sus compromisos, así como a las amortizaciones establecidas, a los intereses y a los gastos financieros derivados del contrato de crédito, suscribió dos contratos de préstamo participativo, uno con fecha 15 de diciembre de 2014 por importe de 3 millones de € y, otro, con fecha 10 de junio de 2015, por el principal de la deuda, 36 millones de €, y los intereses y gastos financieros a la fecha de la suscripción del contrato de préstamo participativo (estimados en 3,43 millones de €).

Actualmente, a 31 de diciembre de 2018 GAN no tiene deuda bancaria pendiente de amortizar; no obstante, tienen una deuda con socios, por contratos de préstamo participativo, que asciende a 42,43 millones de € (principal más intereses derivados de dichos contratos).

XVI. Que, las actuaciones incluidas en el Convenio de 2 de septiembre de 2002, así como las recogidas en el estudio informativo aprobado en 2006, se modifican ahora al ubicar la estación intermodal frente al Museo del Ferrocarril, en la zona más próxima al edificio principal, con base en los acuerdos alcanzados en el Consejo de la Sociedad Gijón al Norte de 11 de julio de 2017 y de las decisiones técnicas acordadas posteriormente.

cve: EKE-A-2019-7746
Verificable en <http://www.boe.es>



En concreto, las modificaciones pactadas entre las partes firmantes de este convenio, y que formarán parte del estudio informativo en redacción, son las siguientes:

- Modificar el alcance del «Nuevo túnel de penetración en Gijón y obras necesarias para conectar el nuevo túnel con las instalaciones ferroviarias, financiado por el Ministerio de Fomento», por un importe valorado en 39 millones de €, ya que este túnel conectaba la estación prevista en El Humedal con el pozo de extracción del Metrotrén, y una vez modificada la ubicación del pozo de extracción y de la estación frente al Museo del Ferrocarril, en la zona más próxima al edificio principal, de acuerdo a la decisión adoptada en el Consejo de la Sociedad de 11 de julio de 2017, esta actuación se ejecutará dentro de la Nueva estación de cercanías a cota -21 m. y su conexión con el túnel del Metrotrén, actuación financiada por el Grupo Fomento a través de Adif.
- Modificar el alcance de las actuaciones «Soterramiento y reposición de las instalaciones de Renfe-Cercanías y Largo Recorrido y FEVE» y «Nueva estación conjunta de El Humedal», valoradas en 66,2 millones de €, ya que se ha modificado la ubicación de la estación intermodal y esto implica modificación en la integración y en la playa de vías.
- Modificar la valoración de la estación de autobuses que estaba establecida en 7,2 millones de € y la fuente de financiación de la misma que se aportaba por el Principado de Asturias.
- Ejecutar la nueva solución de integración consisten en:
 - Una estación intermodal que contempla la construcción de:
 - Una nueva estación de cercanías a cota -21 metros, su conexión con el Metrotrén y la remodelación de vías e instalaciones ferroviarias necesarias asociadas a cercanías, valorada en 140,16 millones de €, IVA incluido.
 - Una nueva estación de largo recorrido y ancho métrico soterrada a -8m., valorada en 108,51 millones de €, IVA incluido.
 - Un nuevo edificio de viajeros en la zona más próxima al edificio principal del Museo del ferrocarril, valorado en 8,93 millones de €, IVA incluido.
 - Un nuevo aparcamiento subterráneo, valorado en 28,66 millones de €, IVA incluido.
 - Una nueva estación de autobuses, valorada en 30,00 millones de €, IVA incluido.
 - Una cubierta sobre la estación de largo recorrido a nivel de rasante de las calles circundantes (soterrando las vías, desde el edificio de viajeros hasta el entorno del edificio de los nuevos juzgados) valorada en 48,15 millones de €, IVA incluido.
 - La supresión de la barrera ferroviaria cubriendo de forma integrada las vías conforme a la mejor solución técnica que arroje el proyecto y que resulte más adecuada entre el parque de Moreda y el cruce de las vías de cercanías con la calle Bertolt Brecht posibilitando el desdoblamiento de la avenida de Juan Carlos I y la ampliación del parque de Moreda hasta el trazado de la antigua autopista, que en ese tramo se reconvertirá en boulevard, buscando una solución continua e integrada, que en último término permita unir los barrios de Moreda y Pumarín, con un coste de 55,00 millones de €, IVA incluido.
 - La adecuación ferroviaria del cruce de la Avenida Juan Carlos I con Príncipe de Asturias, valorado en 3,85 millones de €, IVA incluido.
 - La urbanización de los suelos valorada en 66,02 millones de € (IVA incluido), que contemplan las siguientes actuaciones:
 - El desvío de los colectores.
 - La ampliación del parque de Moreda.
 - La recuperación del viario correspondiente al antiguo trazado de la autopista en forma de boulevard.
 - La demolición del viaducto de Carlos Marx.
 - El desdoblamiento de la avenida Juan Carlos I hasta Bertolt Brecht.
 - La urbanización de los suelos del ámbito desde El Humedal hasta el cruce con la calle Bertolt Brech (ver plano anexo 2).
 - Un edificio de oficinas para Adif valorado en 7,20 millones de €, IVA incluido en concepto de reposición de instalaciones.

cve: ECE-A-2019-7746
Verificable en <http://www.boe.es>



La financiación de estas actuaciones se realizara a través de la Sociedad Gijón al Norte, a excepción de la estación de cercanías, su conexión con el metrotrén y remodelación de vías e instalaciones ferroviarias necesarias asociadas a cercanías, que está valorada en 140,16 millones de €, IVA incluido, y será financiada íntegramente por el Ministerio de Fomento a través de Adif, incluyendo las obras necesarias para el soterramiento de la línea C1 hasta la nueva estación de cercanías.

Las estimaciones incluidas en este apartado son importes con IVA incluido y contemplan todos los costes necesarios para la ejecución de las actuaciones (expropiaciones, pilotajes, materiales, asistencias técnicas, direcciones de obra y redacción y dirección de proyectos).

Estas cifras se consideran estimaciones máximas previas a los resultados del estudio informativo en redacción.

XVII. Que, el Grupo Fomento (Adif, Adif-Alta Velocidad y Renfe-Operadora), a través de Adif, ejecutará y pondrá en servicio el Metrotrén desde el Pozo de extracción hasta Viesques, cuya obra de excavación y revestimiento está finalizada y cuyo coste estimado pendiente es de 86,64 millones de €, IVA incluido, y un segundo tramo, con el trazado totalmente soterrado entre Viesques y el Hospital de Cabueñes, cuyo coste estimado es de 227,02 millones de €, IVA incluido, siendo, por tanto, el coste total estimado de la actuación de 313,66 millones de €, IVA incluido.

En relación con el túnel existente, Adif ha iniciado el vaciado del mismo y realizará todas aquellas actuaciones necesarias que permitirán continuar con su ejecución y su puesta en servicio y realizará trabajos de mejora de los accesos al túnel. Por otra parte se abordarán las actuaciones necesarias para la ejecución de las estaciones del túnel y la prolongación del mismo hasta el hospital de Cabueñes, habiendo sido ya licitada la redacción de los proyectos de las estaciones de El Bibio y Viesques, y se está tramitando la licitación de la redacción de los proyectos de la estación de la plaza de Europa y el de prolongación del túnel hasta Cabueñes.

XVIII. Que, teniendo en cuenta lo anterior, el Ministerio de Fomento, en base a sus competencias sobre planificación de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General que le vienen atribuidas por la Ley del Sector Ferroviario, ha contratado en mayo de 2018 la redacción del «Estudio Informativo de la Nueva Estación Intermodal de Gijón» con un plazo de redacción de 24 meses, que tendrá que ser sometido a la consiguiente tramitación ambiental y sectorial, así como a su aprobación definitiva.

XIX. Que, en el Consejo de Administración de Gijón al Norte, de 22 de abril de 2019 se ha aceptado el contenido de este convenio y facultado a doña Margarita Obegero García-Pajares para la suscripción del mismo en nombre de la Sociedad.

XX. Que, en relación con el valor de los activos: el «Estudio informativo para la determinación del valor de mercado de suelo, en un ámbito de suelo urbano no consolidado, en función de las edificabilidades lucrativas imputables a las parcelas de resultado del ámbito analizado.», de fecha 15 de marzo de 2018, realizado por la empresa SEGIPSA y que comprende todo el ámbito del Convenio de 2002, estimaba un valor, según el método residual dinámico, de los suelos y aprovechamientos de dicho ámbito de 144,26 millones de € (IVA 21 % incluido).

El 27 de octubre de 2015, el BOPA («Boletín Oficial del Principado de Asturias») publicó el anuncio de la aprobación definitiva del proyecto de reparcelación de la Unidad de Ejecución 1A, redactado por la Sociedad, en el que se definen las parcelas resultantes de carácter residencial denominadas H1V y H2V, con una superficie de 5.085,00 m² y 2.517,00 m² y una edificabilidad de 25.118 m² y 19.551 m², respectivamente.

A fecha de suscripción de este convenio se ha emitido un informe por Knight Frank España S.A.U. que contempla en el escenario más óptimo la obtención de entre 55,17 M€ y 59,53 M€ (IVA 21% incluido), por los suelos de las parcelas de la unidad de ejecución UE 1A.

Actualmente se encuentra pendiente la licitación de las parcelas H1 y H2 y la Sociedad tiene previsto abordar próximamente el proyecto de urbanización de dicho ámbito, una vez sea aprobado por el Ayuntamiento de Gijón, con competencias en la materia.

cve: ECE-A-2019-7746
Verificable en <http://www.boe.es>



XXI. Todas las partes firmantes que adquieren compromiso de pago declaran de conformidad con el art. 48.5 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, tener la capacidad económica suficiente para financiar la ejecución de las actuaciones contenidas en el Convenio hasta la finalización de las mismas y durante la vigencia de dicho Convenio.

XXII. En virtud de todo lo anteriormente expuesto, las Partes acuerdan suscribir el presente Convenio para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Gijón, con el objetivo de establecer los acuerdos y condiciones para el logro del nuevo objetivo de integración del ferrocarril en la ciudad, todo ello con la clara voluntad de facilitar la coordinación para promover la utilización del transporte público y la movilidad sostenible, a través de medidas y actuaciones destinadas a alcanzar la intermodalidad entre las distintas opciones de transporte público, facilitando de esta manera los desplazamientos entre el origen y el destino final del usuario, con mayor rapidez, eficiencia y menor coste, por lo que se suscribe el presente Convenio, con arreglo a las siguientes

CLÁUSULAS

Primera. *Objeto del Convenio.*

1. El objeto del presente Convenio es definir la nueva solución de Integración del ferrocarril en la ciudad de Gijón y establecer los compromisos y obligaciones de las partes para su ejecución y financiación. Así como:

(i) Plasmar el compromiso de los socios de la sociedad GAN para dar continuidad a la actividad social mediante el desarrollo de un plan financiero con aportaciones, mediante préstamos participativos u otras fórmulas de aportación que se acuerden, para la ejecución de las actuaciones ferroviarias y urbanísticas necesarias para la venta de terrenos titularidad de la Sociedad.

(ii) Establecer las nuevas condiciones y términos que deberán regir los compromisos económicos acordados por las partes para la consecución de los objetivos pactados, así como establecer un nuevo calendario de las actuaciones que garanticen el impulso del desarrollo urbanístico en los suelos desafectados del uso ferroviario.

(iii) Ejecutar por la Sociedad las actuaciones que le sean encomendadas por las Administraciones y E.P.E titulares del capital social y que sean de su competencia.

Las actuaciones de la nueva solución de Integración del ferrocarril en la ciudad de Gijón junto con su estimación de coste y compromisos de financiación serán las siguientes:

cve: EKE-A-2019-7746
Verificable en <http://www.boe.es>



	Actuación	Coste estimado (m€) IVA incluido	Financiación	Titular futuro (ver cláusula quinta)
Estación Intermodal.	Estación de Cercanías situada en la cota -21 m., su conexión con el Metrotrén y remodelación de vías e instalaciones ferroviarias necesarias asociadas a cercanías.	140,16	Adif.	
	Estación de Largo Recorrido y ancho métrico soterrada a -8m y la remodelación de vías e instalaciones ferroviarias necesarias...	108,51		Adif
	Edificio de viajeros frente al Museo del ferrocarril.	8,93		
	Aparcamiento subterráneo.	28,66		
	Estación de Autobuses.	30,00		Principado de Asturias.
Integración: Cubrimiento (cargas urbanísticas especiales) y actuaciones en vías.	Adecuación ferroviaria del cruce de la Av. Juan Carlos I/ Príncipe de Asturias.	3,85		Adif.
	Cubierta sobre la estación de largo recorrido (desde el edificio de viajeros hasta el entorno del edificio de los nuevos juzgados).	48,15		
	Prolongación de la cobertura de las vías de Cercanías hasta la estación de La Caizada en el cruce con la calle Bertolt Brecht y de RAM (accesos F4 y F5) hasta el puente de la Avenida Príncipe de Asturias.	55,00	Sociedad Gijón al Norte.	
Urbanización.	Urbanización de los suelos del ámbito. Incluye también: - Desvío de colectores. - Ampliación del parque de Moreda. - Recuperación del viario correspondiente al antiguo trazado de la autopista en forma de boulevard. - Demolición de la totalidad del viaducto de Carlos Marx. - Desdoblamiento de la Avenida Juan Carlos I hasta Bertolt Brecht.	66,02		Ayuntamiento.
Otros.	Edificio de oficinas Adif.	7,20		Adif.
Gastos asociados.	Gastos operativos Sociedad.	3,88		-
	Coste total Adif.	140,16		
	Coste total sociedad.	360,20		
	Coste total plan de vías.	500,36		
Ferroviaria.	Metrotrén: Pozo extracción - Viesques - Hospital de Cabueñes.	313,66		
	Coste total actuación Gijón.	814,02		

Nota: Dentro de estos costes (IVA incluido) se incluyen los asociados a las expropiaciones, los de pilotajes, materiales, asistencias técnicas, direcciones de obra y redacción y dirección de proyectos.

Las estimaciones del desarrollo de estas actuaciones se recogen en la «Programación de las Actuaciones» del anexo 1, y son previas a la aprobación del estudio informativo que contempla esta solución de integración.

2. Adif ejecutará y pondrá en servicio el Metrotrén desde el Pozo de extracción hasta Cabueñes, con el trazado totalmente soterrado entre Viesques y Cabueñes, cuyo coste estimado pendiente es de 313,66 millones de €, al que se sumará la aportación correspondiente en la estación intermodal por la estación de cercanías, lo que hace un total de 453,82 millones de €, por aportación directa de esta E.P.E. a la integración del ferrocarril en Gijón.

cve: EKE-A-2019-7746
Verificable en <http://www.boe.es>



Segunda. *Obligaciones de las partes.*

A) Grupo Fomento (Adif, Adif-Alta Velocidad y Renfe-Operadora)

Inversión del Grupo Fomento.

El Grupo Fomento, a través de la E.P.E. Adif asumirá la ejecución de la nueva Estación de Cercanías situada en la cota -21 m, su conexión con el Metrotrén y la remodelación de vías e instalaciones ferroviarias necesarias asociadas a cercanías con un coste estimado en 140,16 millones de €.

La E.P.E. Adif, el Principado de Asturias y el Excmo. Ayuntamiento de Gijón se comprometen a allegar fondos a la Sociedad con la finalidad de financiar la ejecución de las obras descritas en las cláusulas primera y tercera, correspondiendo a Adif el 50%, al Principado de Asturias el 25% y al Ayuntamiento de Gijón el 25%.

Además, Adif asumirá el coste de la ejecución y la puesta en servicio el Metrotrén desde el Pozo de extracción hasta Cabueñes, con el trazado totalmente soterrado entre Viesques y Cabueñes, cuyo coste estimado pendiente es de 313,66 millones de €.

Ni la E.P.E. Adif-Alta Velocidad ni la E.P.E. Renfe-Operadora asumen obligaciones económicas en este convenio, pues los activos ferroviarios de la ejecución de este convenio, tal y como se establece en la cláusula quinta, serán recibidos únicamente por la E.P.E. Adif.

Transmisión de los suelos.

Los suelos delimitados en el ámbito de la actuación titularidad de la E.P.E. Adif, una vez desafectados del uso ferroviario, se seguirán poniendo a disposición de la Sociedad, según se liberen, garantizando en todo caso el funcionamiento de las actuales instalaciones ferroviarias hasta la efectiva disponibilidad de aquellas que las sustituyen, de acuerdo con el «Convenio para la transmisión a la sociedad «Gijón al norte, S.A. U (GAN) de los suelos liberados con motivo de las obras derivadas de la remodelación de la red arterial ferroviaria de la ciudad de Gijón.» suscrito el 16 de julio de 2014 entre dicha Entidad y la Sociedad.

Ejecución de actuaciones.

Adif asumirá la ejecución de las actuaciones de acuerdo a la cláusula cuarta, y realizará la dirección de los contratos que celebre con terceros, para la realización de dichas actuaciones, siendo el único responsable del control de calidad de las actuaciones y de las consecuencias que se deriven de sus actuaciones durante la ejecución del contrato.

Adif informará puntual y periódicamente a la Sociedad de la marcha de los trabajos en las fases de ejecución de los mismos y de sus modificaciones.

B) Ayuntamiento de Gijón

El Ayuntamiento de Gijón, en coordinación con la Sociedad, una vez aprobado el Estudio Informativo de la nueva solución procederá a impulsar de forma inmediata la modificación del Plan Especial vigente, así como la tramitación de cualquier otra figura de planeamiento que resulte necesario, con la finalidad de adecuar el mismo a la nueva solución de integración comprometiéndose a realizar todos los trámites necesarios para su aprobación definitiva.

Dicha modificación establecerá la ordenación, con especial atención a la superposición de propiedades sobre y bajo rasante o complejos inmobiliarios, usos e intensidades urbanísticas más convenientes de los terrenos no necesarios para la explotación ferroviaria, de modo que a través del Plan Especial y del documento de reparcelación se materialice la máxima edificabilidad que conforme al Plan General le corresponde a cada unidad de actuación del ámbito.

cve: EKE-A-2019-7746
Verificable en <http://www.boe.es>



En la medida que las obras redundan en beneficio del municipio de Gijón, el Ayuntamiento cederá a la Sociedad, mediante los procedimientos necesarios, el aprovechamiento urbanístico municipal que le corresponda, a fin de costear las inversiones que se realicen en los términos del presente Convenio.

Además, aportará a la Sociedad las cantidades que correspondan en función de su porcentaje de participación en la Sociedad y de conformidad con las estimaciones realizadas en la cláusulas primera y tercera y según el mecanismo de financiación que se apruebe.

C) Principado de Asturias

El Principado de Asturias se compromete a realizar, en tiempo y forma, el informe que, conforme recoge el artículo 89 del TROTU, es requisito para que el Ayuntamiento pueda proceder a aprobar definitivamente el planeamiento urbanístico propuesto por la Sociedad, adaptado a la nueva solución de integración.

Además aportará a la sociedad las cantidades que correspondan en función de su porcentaje de participación en la Sociedad y de conformidad con las estimaciones realizadas en la cláusulas primera y tercera y según el mecanismo de financiación que se apruebe.

D) Sociedad Gijón al Norte

La Sociedad coordinará las actuaciones correspondientes a la ordenación ferroviaria y promoverá la transformación urbanística derivada de estas obras, sin perjuicio de las competencias que en materia de ordenación del territorio y urbanismo corresponden al Ayuntamiento y al Principado de Asturias, y en materia ferroviaria, al Ministerio de Fomento y las E.P.E. Adif, Adif Alta Velocidad y Renfe Operadora.

A estos efectos, la Sociedad iniciará a la mayor brevedad posible, y en coordinación con todos los socios, en especial con el Ayuntamiento de Gijón y el Ministerio de Fomento, que está redactando el Estudio Informativo en ejercicio de las competencias sobre planificación de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General que le vienen atribuidas por la Ley del Sector Ferroviario, la redacción de la modificación del Plan Especial vigente en el ámbito del Convenio, para su posterior presentación a tramitación e impulso.

Dicha modificación adecuará el Planeamiento a la nueva solución de integración, estableciendo la ordenación, con especial atención a la superposición de propiedades sobre y bajo rasante o complejos inmobiliarios, usos e intensidades urbanísticas más convenientes de los terrenos no necesarios para la explotación ferroviaria, de modo que se materialice la máxima edificabilidad de usos legalmente posible para cada unidad de actuación del ámbito.

Si se considera conveniente a efectos de coordinación, las Instituciones firmantes de este Convenio podrán delegar en la Sociedad, mediante los acuerdos que se establezcan, la ejecución de determinadas actuaciones, de acuerdo con la normativa aplicable y con respeto a las competencias que para la ejecución de obras públicas tienen atribuidas.

Hasta que no se hayan generado los ingresos correspondientes por la venta de los terrenos desafectados del uso ferroviario, o no se haya obtenido otra fuente de financiación, el coste correspondiente a cualquier actuación a financiar por la Sociedad de las previstas en el convenio, será soportado por Adif, Principado de Asturias y Ayuntamiento de Gijón al 50%, Principado de Asturias al 25% y Ayuntamiento de Gijón al 25%.

Por lo que se refiere a los costes sociales operativos y, de generarse costes financieros, también serán asumidos por Adif, Principado y Ayuntamiento en el mismo porcentaje indicado en el párrafo anterior, debiéndose devolver a dicha entidad pública y administraciones el importe correspondiente por estos conceptos con carácter preferente a cualquier otro crédito de los firmantes de este Convenio.

cve: EKE-A-2019-7746
Verificable en <http://www.boe.es>



Inversión de La Sociedad.

La Sociedad ejecutará las siguientes actuaciones para el desarrollo de la solución de Integración del ferrocarril en la ciudad:

Actuación	Coste estimado (m€) IVA incluido	Financiación	Titular futuro (ver cláusula quinta)
Parte de la Estación Intermodal correspondiente a:	Estación de Largo Recorrido y ancho métrico soterrada a -8 m y la remodelación de vías e instalaciones ferroviarias necesarias.	Sociedad Gijón al Norte.	Adif.
	Edificio de viajeros frente al Museo del ferrocarril.		
	Aparcamiento subterráneo.		
	Estación de Autobuses.		
Adecuación ferroviaria del cruce de la Av. Juan Carlos I/Príncipe de Asturias.	3,85		Principado de Asturias.
Cubierta sobre la estación de largo recorrido (desde el edificio de viajeros hasta el entorno del edificio de los nuevos juzgados).	48,15		Adif.
Prolongación de la cobertura de las vías de Cercanías hasta la estación de La Calzada en el cruce con la calle Bertolt Brecht y de RAM (accesos F4 y F5) hasta el puente de la Avenida Príncipe de Asturias.	55,00		Ayuntamiento.
Urbanización de los suelos del ámbito. Incluyen también: - Desvío de colectores. - Ampliación del parque de Moreda. - Recuperación del viario correspondiente al antiguo trazado de la autopista en forma de boulevard. - Demolición de la totalidad del viaducto de Carlos Marx. - Desdoblamiento de la Avenida Juan Carlos I hasta Bertolt Brecht.	66,02		Ayuntamiento.
Edificio de oficinas Adif.	7,20		Adif.
Gastos operativos Sociedad.	3,88		-
Coste total Sociedad.	360,20		

Nota: Dentro de estos costes se incluyen los asociados a las expropiaciones, los de pilotajes, materiales, asistencias técnicas, direcciones de obra y de redacción y dirección de proyectos.

La sociedad abonará los importes que se deriven de la ejecución de la prestación objeto de este Convenio, y todo ello en los términos y condiciones fijados en el mismo, y recibirá, en caso de conformidad los trabajos ejecutados en un plazo máximo de un mes desde su finalización.

Los contratos que, para el desarrollo de las actuaciones, sean realizados por Adif, bien utilizando sus propios medios materiales y humanos, bien mediante la contratación de terceros por parte de esta E.P.E serán facturados a la Sociedad, bien directamente por los adjudicatarios o bien por Adif, y la Sociedad deberá abonarlos dentro de los plazos establecidos en la Ley 15/2010, de 5 de julio, de modificación de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre.

Tercera. *Financiación de las actuaciones y forma de abono de las actuaciones financiadas.*

Coste estimado de las actuaciones.

Las previsiones económicas para ejecutar la integración del ferrocarril en la ciudad de Gijón son las siguientes:

cve: EKE-A-2019-7746 Verificable en http://www.boe.es



Tabla 1. Aportaciones necesarias según la planificación de la obra

Datos en millones de €

	%	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Total
Total necesidades económicas ...	100	1,54	5,61	34,86	62,25	94,80	101,86	59,28	360,20

Estos importes se derivan de las estimaciones de coste y plazo de ejecución de las actuaciones que quedan desglosadas en el Anexo 1.

Para el abono de los importes derivados de la ejecución de las actuaciones se pondrán a disposición de la sociedad los siguientes recursos a vías de financiación.

a) Capital propio: Financiación puente a través de un préstamo participativo de Adif, Principado de Asturias y Ayuntamiento de Gijón para la redacción de los proyectos, ejecución de las obras de urbanización de la H1 y H2 y costes operativos de la Sociedad durante los dos primeros años.

Está previsto que la Sociedad tenga que pagar el coste de redacción de proyectos, así como la urbanización de las parcelas ya liberadas de «el solarón» y es necesario hacer frente a los costes operativos de la Sociedad.

Por dicho motivo, la Sociedad necesitará los primeros años una financiación para poder hacer frente a estos conceptos, que obtendrá de Adif (50%), Principado de Asturias (25%) y Ayuntamiento de Gijón (25%). El importe estimado para estos conceptos los dos primeros años (2019-2020) asciende a 7,15 millones de euros.

b) Financiación ajena (preferentemente BEI) para la ejecución de las obras. Durante el plazo de redacción del estudio informativo y previamente a la licitación de las obras que tienen que ser pagadas por la Sociedad, se negociará con el BEI, preferentemente, u otras entidades crediticias un préstamo o línea de crédito a favor de la sociedad «Gijón al Norte, S.A.».

La/s entidad/es crediticias deberán cumplir los criterios de remuneración definidos en el principio de prudencia financiera que establece la Secretaría General del Tesoro y Política Financiera.

Este préstamo o línea de crédito se solicitará con la finalidad de alargar en el tiempo el coste de la ejecución de las obras, los costes de redacción de los proyectos pendientes y los costes operativos de la Sociedad, para aliviar la carga financiera y de endeudamiento tanto de la Sociedad como de Adif, Principado de Asturias y Ayuntamiento de Gijón, cuyos compromisos de aportación de fondos se han plasmado en este documento.

Por esta vía de financiación que supone el recurso al crédito no se trasladará riesgo inmobiliario a las entidades crediticias y tendrá que ser garantizado por los socios, que a través de préstamos participativos con la Sociedad o los instrumentos jurídicos que finalmente se determinen, realizarán aportaciones patrimoniales a la Sociedad a fin de poder hacer frente a las amortizaciones que el préstamo o línea de crédito suscrita prevea.

Para cubrir con las necesidades de ejecución de la actuación a partir de 2021, las disposiciones anuales del préstamo concedido estimadas serán las siguientes:

Tabla no vinculante de simulación préstamo externo

Datos en millones de €

	2021	2022	2023	2024	2025	Total
Entidad bancaria.	34,86	62,25	94,80	101,86	59,28	353,05

En todo caso, las aportaciones de los socios a la Sociedad para la amortización del préstamo y pago de intereses se tendrán que acompañar a las disponibilidades presupuestarias de los socios que, en su caso, podrían adaptarse individualmente (lo que modificaría el reparto de la carga financiera por la que realizaría las aportaciones cada socio).

cve: EKE-A-2019-7746 Verificable en http://www.boe.es



A continuación se reflejan las cantidades estimadas de aportaciones de los socios para garantizar la ejecución de las obras considerando financiación externa de un préstamo tipo con condiciones similares a las otorgadas por el BEI y sobre el que, antes de la firma del convenio, los socios han aportado los documentos contables o los documentos justificativos del compromiso de gasto de carácter plurianual que avalan la disponibilidad de recursos financieros que se comprometen en este convenio, tanto para el préstamo participativo a suscribir como para las aportaciones necesarias a la Sociedad para garantizar las amortizaciones del endeudamiento externo incluyendo los intereses:

a) Préstamo participativo para los años 2019-2020:

Datos en millones de €

Socio	2019	2020	Total
Aportaciones socios.			
Adif (50 %).	0,770	2,805	3,575
Principado de Asturias (25 %).	0,385	1,4025	1,7875
Ayuntamiento de Gijón (25 %).	0,385	1,4025	1,7875
Total (100 %).	1,54	5,61	7,15

b) Endeudamiento externo, por un total igual al coste total estimado (360,20 M€) menos la estimación de costes durante los años 2019 – 2020 (a cubrir mediante préstamo participativo), cuya amortización se realizará mediante aportaciones patrimoniales a la Sociedad mediante el mecanismo que legalmente corresponda o se considere más adecuado (préstamo participativo u otros).

De acuerdo con lo anterior, se presentan en los siguientes cuadros las estimaciones de las aportaciones que sería necesario realizar por Adif, Principado de Asturias y Ayuntamiento de Gijón para garantizar la amortización de un préstamo de 353,05 millones de € de principal, a un plazo de 25 años con 5 años de carencia y un tipo estimado fijo de 2,01 %, basados en la simulación del anexo 4.

SOCIO	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
ADIF (50%)	350.343,00 €	975.955,50 €	1.928.695,50 €	2.952.388,50 €	3.548.152,50 €	12.374.402,50 €	12.196.994,88 €	12.019.587,25 €	11.842.179,63 €
Principado de Asturias (25%)	175.171,50 €	487.977,75 €	964.347,75 €	1.476.194,25 €	1.774.076,25 €	6.187.201,25 €	6.098.497,44 €	6.009.793,63 €	5.921.089,81 €
Ayuntamiento de Gijón (25%)	175.171,50 €	487.977,75 €	964.347,75 €	1.476.194,25 €	1.774.076,25 €	6.187.201,25 €	6.098.497,44 €	6.009.793,63 €	5.921.089,81 €
Total	700.686,00 €	1.951.911,00 €	3.857.391,00 €	5.904.777,00 €	7.096.305,00 €	24.748.805,00 €	24.393.989,75 €	24.039.174,50 €	23.684.359,25 €

SOCIO	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
ADIF (50%)	11.664.772,00 €	11.487.364,38 €	11.309.956,75 €	11.132.549,13 €	10.955.141,50 €	10.777.733,88 €	10.600.326,25 €	10.422.918,63 €	10.245.511,00 €
Principado de Asturias (25%)	5.832.386,00 €	5.743.682,19 €	5.654.978,38 €	5.566.274,56 €	5.477.570,75 €	5.388.866,94 €	5.300.163,13 €	5.211.459,31 €	5.122.755,50 €
Ayuntamiento de Gijón (25%)	5.832.386,00 €	5.743.682,19 €	5.654.978,38 €	5.566.274,56 €	5.477.570,75 €	5.388.866,94 €	5.300.163,13 €	5.211.459,31 €	5.122.755,50 €
Total	23.329.544,00 €	22.974.728,75 €	22.619.913,50 €	22.265.098,25 €	21.910.283,00 €	21.555.467,75 €	21.200.652,50 €	20.845.837,25 €	20.491.022,00 €

SOCIO	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	TOTAL
ADIF (50%)	10.068.103,38 €	9.890.695,75 €	9.713.288,13 €	9.535.880,50 €	9.358.472,88 €	9.181.065,25 €	9.003.657,63 €	223.536.136,25 €
Principado de Asturias (25%)	5.034.051,69 €	4.945.347,88 €	4.856.644,06 €	4.767.940,25 €	4.679.236,44 €	4.590.532,63 €	4.501.828,81 €	111.768.068,13 €
Ayuntamiento de Gijón (25%)	5.034.051,69 €	4.945.347,88 €	4.856.644,06 €	4.767.940,25 €	4.679.236,44 €	4.590.532,63 €	4.501.828,81 €	111.768.068,13 €
Total	20.136.206,75 €	19.781.391,50 €	19.426.576,25 €	19.071.761,00 €	18.716.945,75 €	18.362.130,50 €	18.007.315,25 €	447.072.272,50 €

Los desembolsos anuales tendrán en cuenta:

- El grado real de ejecución hasta la fecha de la previsión.
- La previsión de ejecución para el ejercicio siguiente y estimación de sucesivos.

cve: ECE-A-2019-7746 Verificable en http://www.boe.es



- Los precios obtenidos efectivamente en los contratos celebrados.
- Los ingresos obtenidos por venta de parcelas, de conformidad con lo establecido en esta misma cláusula en el apartado «Ingresos por venta de suelos».
- La suma de los desembolsos ya efectuados y los revisados en cada momento.
- Las operaciones de tesorería de la propia entidad para cubrir transitoriamente excesos de concentración de aportaciones por parte de los socios producto del reajuste de las anualidades.
- Las cuantías de principal e intereses por las que definitivamente se fije el préstamo previsto.

No obstante lo anterior, las anualidades indicadas, derivadas de la «Programación de las Actuaciones», son orientativas y susceptibles de poder modificarse, en plazo, en la medida en la que resulte necesario para el desarrollo de la solución de Integración del ferrocarril en la ciudad. A tal fin, la Sociedad elaborará durante el primer semestre de cada año una Planificación anual y plurianual, donde se programen las acciones a efectuar por la Sociedad en los siguientes ejercicios y se concreten las necesidades económicas, que deberá ser aprobado en el Consejo de la Sociedad, y comunicado a los socios de modo que estos lo puedan incluir en sus presupuestos para su desembolso en el primer trimestre del año.

De este modo, la Sociedad irá ajustando la calendarización estimada de la programación de las actuaciones a la realidad, de manera que las aportaciones de los socios a la misma también se ajusten a dicha realidad.

En todo caso, las aportaciones de los socios articuladas mediante préstamos participativos o mecanismo que se considere deben estar alineadas con las necesidades de la Sociedad y, en especial con la financiación externa. Estas aportaciones deberán cubrir los costes operativos de la Sociedad, el servicio de la deuda BEI o deuda externa, en su caso, y otros costes de inversión u operativos que no sean cubiertos por la financiación externa.

No se podrá licitar la ejecución de las actuaciones vinculadas a la obtención de la financiación externa en tanto en cuanto la Sociedad no haya obtenido la financiación para acometer el proyecto en su conjunto, con el objetivo de garantizar la ejecución total de la operación.

Independientemente de dicho mecanismo, la Sociedad podrá analizar las posibilidades de obtener otro tipo de ayudas europeas.

Ingresos por venta de suelos.

Los ingresos que se obtengan por la venta de suelos se destinarán a la devolución de los desembolsos realizados por los socios con el siguiente orden de prioridad:

- Amortizaciones obligatorias del préstamo o línea de crédito bancaria.
- Aportaciones realizadas por Adif, Ayuntamiento de Gijón y Principado de Asturias en sus correspondientes porcentajes de aportación a la financiación de los costes operativos de la sociedad «Gijón al Norte, S.A.» desde la firma del Convenio.
- Los derivados de los contratos de préstamo participativo ya suscritos con fecha 15 de diciembre de 2014 y 10 de junio de 2015 y adenda de 26 de julio de 2017.
- Una vez finalizadas las obras se destinarán a la amortización anticipada parcial del préstamo bancario, y /o a la devolución de los préstamos participativos o aportaciones que se deriven de la ejecución de las actuaciones y que hayan sido necesarios para la redacción de proyectos, amortización del préstamo de la Sociedad, según acuerden los órganos de administración de la Sociedad basándose en las necesidades razonables de la misma, etc.

Cuarta. Ejecución de las actuaciones.

Los proyectos a desarrollar para acometer las actuaciones contempladas en este convenio que impliquen financiación por la Sociedad Gijón al Norte son los siguientes:

cve: ECE-A-2019-7746 Verificable en http://www.boe.es



Proyecto 1: Proyecto de construcción de la supresión de la barrera ferroviaria de Gijón y nueva estación Intermodal.

Contempla las siguientes actuaciones:

- La obra civil de la estación intermodal, que incluye la estación de cercanías, la estación de largo recorrido, el edificio de viajeros, el aparcamiento subterráneo y los elementos comunes, en su caso, que pudieran existir con la estación de autobuses, así como la cubierta sobre la estación de largo recorrido.
- El desvío de colectores.
- La prolongación de la cobertura de las vías de cercanías hasta el cruce con Bertolt Brecht y la prolongación de la cobertura de las vías de ancho métrico (F4 y F5) hasta el cruce con la avenida Príncipe de Asturias.
- Las medidas de protección acústica y contra las vibraciones.
- La obra civil asociada a las instalaciones de protección civil.
- La vía, electrificación y energía del conjunto de vías consideradas en el ámbito de la actuación.

El cubrimiento proyectado posibilitará la integración de las márgenes separadas por el ferrocarril, dejando preparado el cajón para su posterior integración urbanística, especificando en cada caso las cargas y el uso ciudadano que podrá hacerse de la cubierta.

Además, contemplará las obras de revestimiento de tierras que afecten al cálculo y al comportamiento estructural de la cubierta dejándolo preparado para la urbanización, pero su adecuación formará parte de los proyectos de urbanización.

Proyecto 2: Proyecto de construcción de la estación Intermodal. Arquitectura. Considera las siguientes actuaciones:

- La arquitectura de la estación intermodal (con elementos como edificación interior y exterior en su caso, paramentos, acabados, distribución interior, y las instalaciones de servicio de las propias edificaciones) de la Estación de Cercanías, de la Estación de Largo Recorrido y del Edificio de Viajeros, así como la arquitectura e instalaciones del aparcamiento de la estación.

Proyecto 3: Proyecto de construcción de las instalaciones de seguridad y comunicaciones de la integración ferroviaria de Gijón, que contempla:

- Todas las instalaciones de seguridad y comunicaciones necesarias para la puesta en servicio coordinada de todos los distintos sectores de la obra integrados en la actuación en su conjunto (desde el ámbito de la Estación Intermodal hasta la futura prolongación del metrotrén hasta Cabueñes).

Proyecto 4: Proyecto de construcción de la Estación de autobuses. Arquitectura e Instalaciones: el proyecto será redactado y pagado por la Sociedad Gijón al Norte.

Proyecto 5: Proyectos de Urbanización del ámbito, los proyectos serán redactados y pagados por la Sociedad Gijón al Norte.

Proyecto 6: Proyecto del Edificio de oficinas de Adif. La Sociedad reservará dentro del ámbito de la actuación el suelo o los aprovechamientos necesarios para poder materializar la ejecución de dicha actuación.

Los proyectos 1, 2, 3 y 6, y aquellos más que se estimen necesarios para la ejecución y puesta en servicio de estas actuaciones, serán redactados y ejecutados por Adif, que licitará y ejecutará los mismos por cuenta de la Sociedad en las actuaciones que a ésta le corresponda financiar.

La redacción de los proyectos podrá iniciarse previamente a la finalización de la redacción del estudio informativo, cuando este cuente con un grado suficiente de desarrollo, respetando en todo caso los trámites ambientales, información pública y la

cve: EKE-A-2019-7746
Verificable en <http://www.boe.es>



contestación de alegaciones; no obstante dichos proyectos no podrán aprobarse en tanto en cuanto no se apruebe dicho estudio.

En este caso, Adif, para el desarrollo de estas actuaciones, utilizará sus propios medios materiales y humanos, o podrá recurrir a la contratación de terceros.

Asimismo, Adif tramitará los expedientes de contratación necesarios relativos a la ejecución de las obras, y de los servicios de dirección y asistencia a la dirección de las obras de conformidad con lo establecido en el artículo 116.5 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre de Contratos del Sector Público y será competente para la selección de los adjudicatarios al que se encomiende la ejecución de los contratos, ajustando su contratación a lo dispuesto en el artículo 13 de su Estatuto.

Adif asumirá el coste correspondiente a la estación de cercanías, su conexión con el metrotrén y la remodelación de vías e instalaciones ferroviarias necesarias asociadas a cercanías. El coste del resto de las actuaciones contempladas en estos proyectos será asumido por la Sociedad Gijón al Norte.

La Sociedad pagará a Adif y/o a los terceros contratados el coste que le corresponda relativo a la redacción y dirección de los proyectos y a la ejecución, dirección y asistencias técnicas de la obra, en relación con las actuaciones que le compete financiar, cuyo coste estimado es el indicado en este convenio.

Los proyectos contemplados en este convenio y cuya financiación se realiza por la Sociedad Gijón al Norte deberán tener el visto bueno del Consejo de Administración de la Sociedad.

En todo caso, Adif informará puntualmente a la Sociedad e la identidad de los adjudicatarios, así como del contenido del/de los contrato/s que vaya a celebrar y sus incidencias si las hubiere.

No obstante, de acuerdo con la cláusula segunda.D si se considera conveniente a efectos de coordinación, se podrá modificar lo indicado anteriormente y Adif podrá delegar en la Sociedad, mediante los acuerdos que se establezcan, la ejecución de determinadas actuaciones, de acuerdo con la normativa aplicable y con respeto a las competencias que para la ejecución de obras públicas tienen atribuidas.

En caso de que fuese necesario llevar a cabo una modificación del/de los contrato/s no prevista en la documentación que rija la/s licitación/es, esta solo podrá realizarse en los casos y con los límites establecidos en las disposiciones legales que resulten de aplicación al contrato.

Si el contrato es de Adif, ésta se obliga a informar a la Sociedad, con carácter previo y de manera detallada, señalando las causas y la justificación de esa necesidad (además del contenido, coste, condiciones de pago...).

En particular la Sociedad asumirá los incrementos de coste hasta el límite fijado por la legislación vigente.

Estos incrementos de coste deberán ser previamente informados y aprobados en el seno de la Sociedad, ya que podrían implicar mayores aportaciones por parte de los Socios, sin perjuicio de lo establecido en la cláusula sexta (Desequilibrio económico de la operación).

Otras actuaciones: Por otro lado, Adif ejecutará y pondrá en servicio el Metrotrén desde el Pozo de extracción hasta Cabueñes, con el trazado totalmente soterrado entre Viesques y Cabueñes, tal y como se indica en el exponendo XVII.

La relación de proyectos enumerada anteriormente podrá ser convenientemente ajustada conforme a las necesidades reales del Programa de Actuaciones, imputándose la financiación conforme a lo establecido en el presente convenio.

Quinta. *Entrega de activos.*

La Sociedad, deberá entregar a los respectivos socios los activos que según sus competencias puedan corresponderles, y que, en principio, son las siguientes:

- A la E.P.E. Adif. Nueva estación de largo recorrido y ancho métrico soterrada a -8 m, nuevo edificio de viajeros, el aparcamiento subterráneo y el edificio de oficinas.

cve: EKE-A-2019-7746
Verificable en <http://www.boe.es>



– Ayuntamiento de Gijón: El suelo urbanizado generado por las actuaciones ejecutadas en este convenio previa urbanización del mismo y de cesión obligatoria, de acuerdo con los instrumentos de desarrollo que se aprueben. Obras de cubrimiento (muros y losas) que tendrán la consideración, dentro del planeamiento urbanístico, como cargas urbanísticas singulares ya que son obras necesarias para la generación del nuevo suelo para la ciudad, y de recepción obligatoria y gratuita.

– Principado de Asturias: La Estación de Autobuses.

Mantenimiento del cubrimiento (muros y losas).

Su mantenimiento será objeto de un tratamiento específico en el correspondiente Convenio de uso y mantenimiento a suscribir en un futuro entre Adif y el Ayuntamiento.

Con el objeto de regular jurídicamente las relaciones entre los dos dominios públicos superpuestos que coexisten, en la rasante y el subsuelo, el de la infraestructura ferroviaria en este último y el local de zonas verdes, espacios libres o viario, en la rasante, podrá constituirse un complejo inmobiliario previsto en el artículo 26.5 del texto refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana, aprobado por Real Decreto Legislativo 7/2015, con las limitaciones y servidumbres que procedan para la protección del dominio público, u otra fórmula jurídica equivalente.

Sexta. *Desequilibrio económico de la operación.*

El desequilibrio económico de la operación que se pueda derivar de las actuaciones correspondientes a la Sociedad Gijón al Norte y que ocasione sobrecostos, de modo que se superen las cuantías que figuran en el presente convenio serán imputados a:

- El Ayuntamiento: respecto a la urbanización de los suelos del ámbito recogidos en la tabla definida en la cláusula primera.
- Al Principado en las actuaciones relativas a la estación de autobuses.
- Adif en el resto de obras recogidas en el presente convenio.

Se entiende por sobrecoste aquellos importes que superen los contemplados en las estimaciones recogidas en el presente convenio.

No obstante lo anterior, cualquier incremento económico que se produzca en el desarrollo de las actuaciones cofinanciadas que supere los importes recogidos en la cláusula primera y financiado por la Sociedad Gijón al Norte, deberá ser aprobado en la Comisión de Seguimiento del Convenio, previo informe de los Órganos de Gobierno de las Administraciones intervinientes, que practicarán las correspondientes retenciones de crédito al efecto, en su caso.

Séptima. *Mecanismo de seguimiento, vigilancia y control de los objetivos del Convenio.*

Para la interpretación del presente Convenio, así como para el impulso y control de las actuaciones de él derivadas, se creará una Comisión Mixta de Seguimiento que estará formada por los mismos vocales que lo son de la Comisión Ejecutiva de la Sociedad, o personas en quien deleguen correspondiendo la presidencia de la misma al representante de Adif como socio con mayor compromiso económico. Dicha Comisión aprobará sus normas de actividad.

El régimen de funcionamiento de la Comisión se ajustará a lo dispuesto en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, o legislación que en adelante le sustituya.

Asimismo, si las partes lo estiman pertinente, en orden a una mayor eficacia y coordinación de las actuaciones conjuntas, podrán crearse comisiones de trabajo sectoriales.

La Comisión de Seguimiento asumirá entre otras funciones,

– Supervisar la ejecución del Convenio, así como adoptar las decisiones y dictar las instrucciones necesarias con el fin de asegurar la correcta realización de las actividades

cve: EKE-A-2019-7746
Verificable en <http://www.boe.es>



convenidas, incluyendo al efecto la solución, en primera instancia, de las controversias de interpretación y cumplimiento que puedan plantearse respecto de los convenios suscritos.

– Informar a las partes de los retrasos e incidencias que se puedan presentar durante la ejecución del Convenio.

– Promover la coordinación necesaria para la realización de estudios, desarrollando cuantas acciones se estimen necesarias y oportunas para la consecución de los objetivos del convenio.

– Velar por el cumplimiento de los plazos que se fijen.

– Informar a las partes de los retrasos e incidencias que se puedan presentar durante la ejecución del convenio, proponiendo, en su caso, los reajustes de anualidades necesarios para ajustar las aportaciones económicas al ritmo de ejecución de las obras.

Los miembros de la Comisión, o personas que estos designen, se reunirán al menos una vez cada tres meses, adoptándose los acuerdos que procedan por mayoría del 75% de los miembros. Estos acuerdos serán elevados al Consejo de Administración de la Sociedad Gijón al Norte.

Además, la comisión se reunirá periódicamente, cuando lo requieran los asuntos a tratar o lo solicite alguna de las partes.

A dicha comisión se podrán incorporar, por acuerdo de las partes, técnicos de los socios y de la Sociedad, cuya presencia se considere conveniente para el cumplimiento de las funciones que la Comisión tiene encomendadas.

La Comisión de Seguimiento podrá delegar en una Subcomisión Técnica designada al efecto, el estudio de los aspectos técnicos pertinentes de los estudios y proyectos, reservándose en todo caso la decisión final sobre los mismos.

Asimismo, si las partes lo estiman pertinente, en orden a una mayor eficacia y coordinación de las actuaciones conjuntas, podrán crearse comisiones de trabajo sectoriales.

Las copias de las actas de las reuniones de esta comisión, así como los informes que se emiten en el desarrollo y ejecución de las funciones asignadas a la comisión, serán remitidas al Secretario del Consejo de Administración de la Sociedad Gijón al Norte.

Octava. *Incumplimiento de las obligaciones.*

El incumplimiento de las obligaciones previstas en el presente Convenio por cualquiera de las partes podrá dar lugar a su resolución, a instancia de la parte perjudicada por el incumplimiento, con la indemnización de daños y perjuicios pertinente.

Con independencia de lo anterior, si de cualquier otro modo, resulta frustrada la solución adoptada para la viabilidad del proyecto, la Sociedad promoverá su disolución y liquidación ordenada, para lo cual los socios se comprometen a realizar las aportaciones necesarias en función de su porcentaje de participación en el capital social, pero que, en cualquier caso, una vez atendidas las cantidades adeudadas a todos los acreedores ordinarios, el remanente se aplicará a cancelar las deudas y aportaciones de los socios de acuerdo con el siguiente orden de prelación:

a) A los créditos de los accionistas por las actuaciones acometidas ya sean ferroviarias, urbanísticas o de cualquier otra índole realizadas por cuenta de la Sociedad y de la cual esta resulte deudora.

b) Las anticipaciones, si las hubiere, de los gastos corrientes u operativos y/o financieros de la Sociedad realizadas por uno o varios accionistas.

c) Si existiese un excedente una vez realizados los pagos correspondientes a las cantidades señaladas en las letras a) y b) anteriores, se destinará de forma proporcional a la participación en el capital social a la devolución a los accionistas de las cantidades pendientes de pago bajo los contratos de préstamo participativo suscritos que correspondan a las aportaciones destinadas a cubrir los gastos operativos y financieros de la Sociedad.

cve: EKE-A-2019-7746
Verificable en <http://www.boe.es>



d) Si existiese un excedente una vez realizados los pagos correspondientes a las cantidades señaladas en las letras a), b) y c) anteriores, se destinará a satisfacer (de forma proporcional a la participación en el capital social de cada socio) al pago de los intereses previstos en los contratos de préstamos participativos y si todavía continuaran existiendo excedentes se repartirán de forma proporcional a la participación en el capital social de cada socio.

e) El importe sobrante, una vez efectuado el pago anterior, se destinará a la devolución a los accionistas de las aportaciones de capital efectivamente desembolsadas.

Novena. Vigencia y modificación del Convenio.

El presente Convenio se perfeccionará con su suscripción, adquiriendo el mismo plena validez y eficacia desde el momento de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» e inscripción en el Registro Electrónico Estatal de órganos e Instrumentos de Cooperación del sector público estatal, todo ello de conformidad con lo dispuesto en el artículo 48.8 de la Ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público. Su vigencia finalizará, salvo acuerdo entre las partes o incumplimiento denunciado del mismo, y de conformidad con la disposición adicional tercera del Real Decreto-ley 7/2019, de 1 de marzo, de medidas urgentes en materia de vivienda y alquiler, una vez ejecutadas las actuaciones prevista en el convenio que, según la programación reflejada en este documento se prevé hasta el año 2025.

La modificación de los términos del presente Convenio y/o la prórroga de su vigencia requerirán el acuerdo unánime de las partes mediante la suscripción de la correspondiente modificación.

Décima. Causas de modificación.

En los siguientes supuestos será necesario redactar una adenda modificativa al convenio o la resolución del convenio propuesto y suscripción de uno nuevo:

– En caso de que los incrementos superasen el 20% de los importes totales previstos en este documento en relación con el coste de las actuaciones y, por tanto de las aportaciones previstas, será necesaria la suscripción de una modificación del presente convenio, respetando en todo caso la distribución de responsabilidades definidas en la cláusula sexta.

– En el caso de que la solución del estudio informativo sea la planteada en el convenio pero los costes de la misma superen en un 20% el total de estimación global.

– En el caso de que no se consiga la financiación externa, ya que habrá que establecer el nuevo mecanismo de financiación para llevar a cabo las obras.

Undécima. Causas de extinción.

El presente Convenio se extinguirá, además de por el cumplimiento o conclusión de todas las actuaciones contenidas en el mismo, por alguna de las siguientes causas de resolución:

a) Por el transcurso del plazo de vigencia del convenio sin haberse acordado la prórroga del mismo.

b) Por mutuo acuerdo de las partes, del que quede la debida constancia en documento elaborado al efecto y siguiendo, al menos, los mismos trámites que la aprobación del presente convenio.

c) Por incumplimiento grave por cualquiera de los firmantes de las concretas obligaciones establecidas en este Convenio, previamente puesto de manifiesto mediante comunicación escrita fehaciente, y con un plazo de antelación de, al menos, un mes, por la parte a quien le perjudique.

cve: EKE-A-2019-7746
Verificable en <http://www.boe.es>



A tal efecto, se fija como criterio para determinar las posibles indemnizaciones, los costes en los que hubiera incurrido la parte perjudicada en el momento en que se produzca el eventual incumplimiento.

d) Por decisión judicial declaratoria de la nulidad del convenio.

e) Por cualquier otra causa distinta de las anteriores prevista en el convenio o en otras leyes.

En caso de extinción por causa distinta a las consignadas en los apartados anteriores, la parte que proponga su extinción deberá comunicar su decisión de no concluir el Convenio al resto de las partes por escrito, así como los motivos a los que obedece dicha decisión.

En caso de extinción por causa diferente a la conclusión de las actuaciones objeto del Convenio, la Comisión de Seguimiento propondrá las condiciones para la finalización de las actuaciones derivadas del presente Convenio que se hallen en ejecución.

Resuelto el Convenio por cualquier causa, todos los derechos y obligaciones nacidos con anterioridad a la extinción del mismo serán liquidados y cumplidos por todas las partes, sin perjuicio de los derechos y obligaciones que resulten de dicha extinción para las mismas, conforme a la Ley, o a lo dispuesto en el presente Convenio.

Duodécima. Régimen jurídico y jurisdicción.

El presente Convenio tiene carácter administrativo y estará sujeto a la normativa administrativa en vigor, siendo de aplicación, en todo lo no previsto en el mismo, la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público o legislación que en adelante le sustituya.

Las partes acuerdan que las cuestiones que puedan surgir en la interpretación y/o cumplimiento del presente Convenio serán dirimidas en el seno de la Comisión de Seguimiento.

Las cuestiones litigiosas que puedan surgir en la interpretación o en el cumplimiento del presente Convenio se residenciarán en el en el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

Y en prueba de conformidad, se firma el presente documento, seis ejemplares, en el lugar y fecha del encabezamiento.—Por el Principado de Asturias, Fernando Lastra Valdés.—Por Gijón al Norte, Margarita Obegero García-Pajares.—Por el Ayuntamiento de Gijón, Carmen Moriyón Entrialgo.—Por la E.P.E. Adif y la E.P.E. Adif-Alta Velocidad, Isabel Pardo de Vera.—Por la E.P.E. Renfe-Operadora, Isaías Táboas Suárez.—El Ministro de Fomento, José Luis Ábalos Meco.

cve: EKE-A-2019-7746
Verificable en <http://www.boe.es>



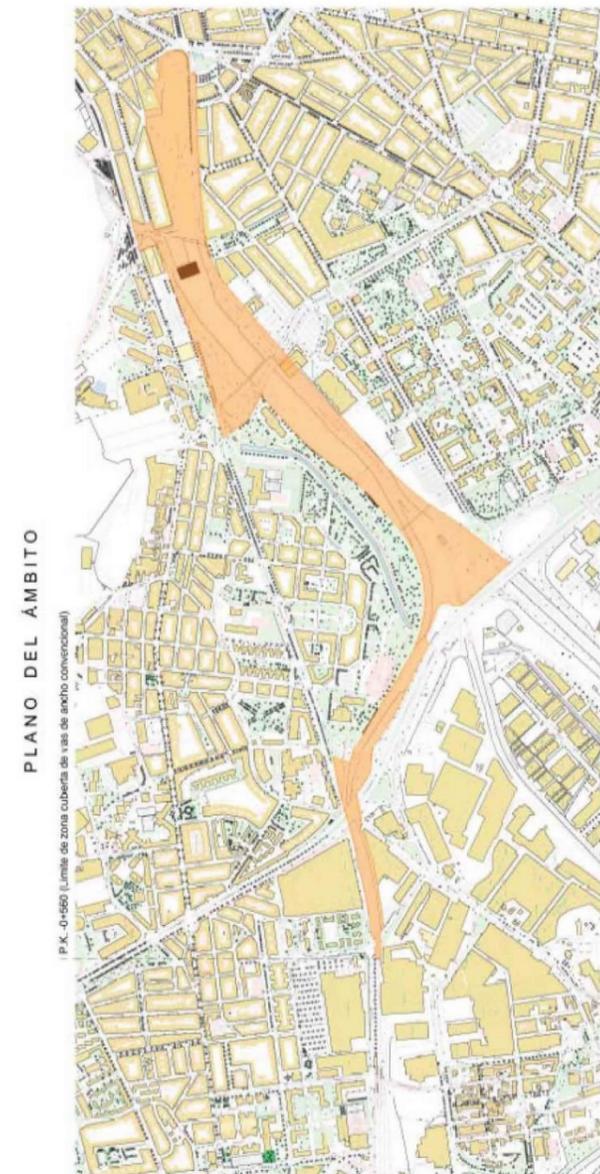
ANEXO 1
Programación de las actuaciones 2019-2025

Gijón al Norte, S.A. (Estimación de las actuaciones pendientes de realizar)		Total	Programación de las actuaciones (Millones de euros)						
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Estación Intermodal.	Estación de Cercanías situada en la cota -21 m, su conexión con el Metrotrén y remodelación de vías e instalaciones ferroviarias necesarias asociadas a cercanías.	140,16	0,69	1,47	16,82	31,54	31,54	33,64	24,46
	Estación de Largo Recorrido y ancho métrico soterrada a -8 m y la remodelación de vías e instalaciones ferroviarias necesarias.	108,51	0,56	1,14	13,02	24,41	24,41	26,04	18,93
	Edificio de viajeros frente al Museo del ferrocarril.	8,93	0,05	0,09	1,07	2,01	2,01	2,14	1,56
	Aparcamiento subterráneo.	28,66	0,14	0,30	3,44	6,45	6,45	6,88	5,00
	Estación de autobuses.	30,00					9,00	12,00	9,00
Integración (Coberturas y actuaciones en vías). Cargas Urbanísticas Especiales.	Cubierta sobre la estación de largo recorrido (desde el edificio de viajeros hasta el entorno del edificio de los nuevos juzgados).	48,15	0,24	0,51	5,78	10,83	10,83	11,56	8,40
	Prolongación de la cobertura de las vías de Cercanías hasta la estación de La Calzada en el cruce con la calle Bertolt Brecht y de RAM (accesos F4 y F5) hasta el puente de la Avenida Príncipe de Asturias.	55,00					22,00	29,15	3,85
	Adecuación ferroviaria del cruce de la Av. Juan Carlos I/Príncipe de Asturias.	3,85					1,54	1,93	0,38
Urbanización.	Urbanización de los suelos del ámbito. Incluyen también: - Desvío de colectores. - Ampliación del parque de Moreda. - Recuperación del viario correspondiente al antiguo trazado de la autopista en forma de boulevard. - Demolición de la totalidad del viaducto de Carlos Marx. - Desdoblamiento de la avenida Juan Carlos I hasta Bertolt Brecht.	66,02		3,02	11,00	18,00	18,00	8,00	8,00
Otros.	Edificio oficinas Adif.	7,20						3,60	3,60
Total Actuaciones.		496,48	1,68	6,53	51,13	93,24	125,78	134,94	83,18
Gastos Operativos.		3,88	0,55	0,55	0,55	0,55	0,56	0,56	0,56
Total actuaciones y gastos operativos.		500,36	2,23	7,08	51,68	93,79	126,34	135,50	83,74
Aportación Adif/Adif-AV.		140,16	0,69	1,47	16,82	31,54	31,54	33,64	24,46
Total aportaciones.		140,16	0,69	1,47	16,82	31,54	31,54	33,64	24,46
Total necesidades económicas.		360,20	1,54	5,61	34,86	62,25	94,80	101,86	59,28

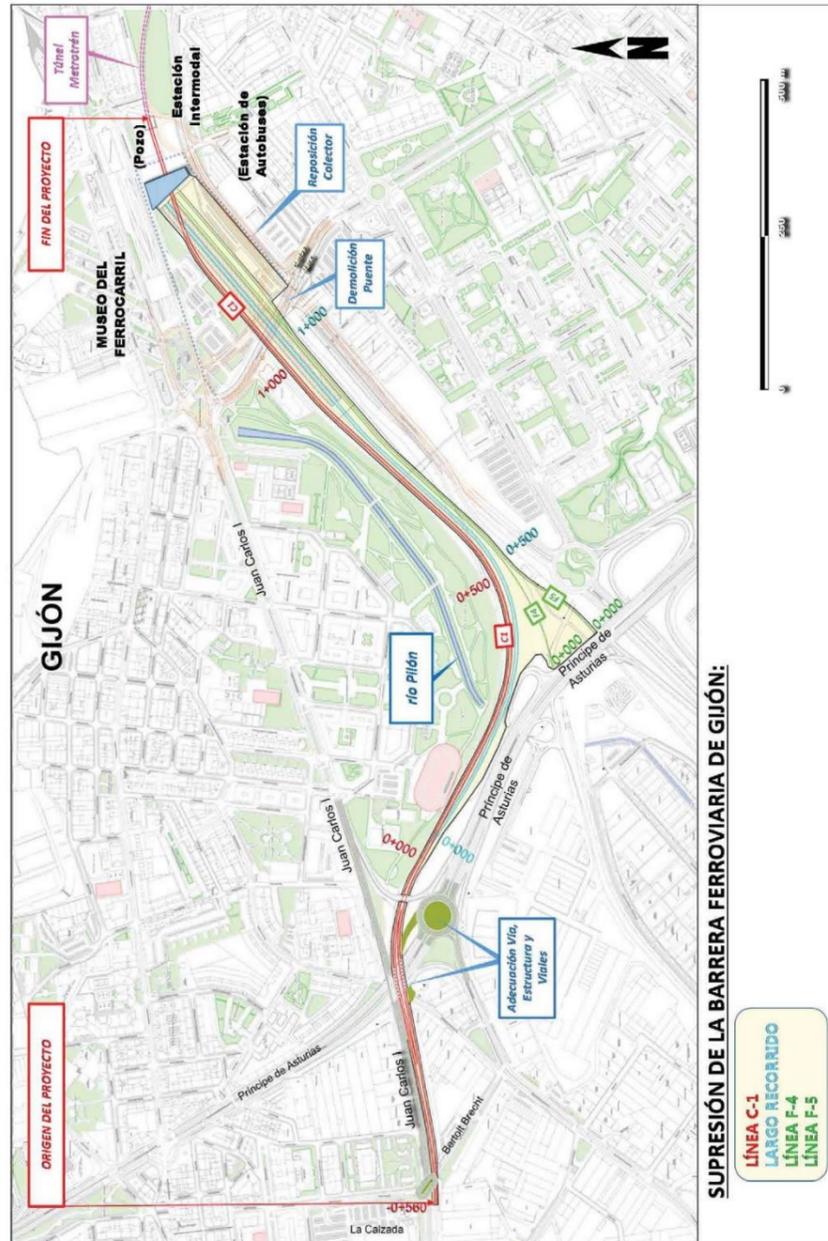
cve: ECE-A-2019-7746
Verificable en <http://www.boe.es>



ANEXO 2
Plano del ámbito



cve: ECE-A-2019-7746
Verificable en <http://www.boe.es>



SUPRESIÓN DE LA BARRERA FERROVIARIA DE GIJÓN:

LÍNEA C-1
LARGO RECORRIDO
LÍNEA F-4
LÍNEA F-5

cve: ECE-A-2019-7746
Verificable en <http://www.boe.es>

ANEXO 3

Relación entre las actuaciones, el coste, la fuente de financiación, la titularidad de los activos y los proyectos a redactar

Actuación	Coste estimado (m€) IVA incluido	Financ.	Titular futuro (Ver cláusula quinta)	Proyectos	
Estación Intermodal.	Estación de Cercanías.	140,16	Adif	Proyecto 1-Proyecto 2-Proyecto 3.	
	Estación de Largo Recorrido.	108,51		Proyecto 1-Proyecto 2-Proyecto 3.	
	Edificio de viajeros.	8,93		Proyecto 1-Proyecto 2.	
	Aparcamiento subterráneo.	28,66		Proyecto 1-Proyecto 2.	
Integración (Coberturas y actuaciones en vías).	Estación de Autobuses.	30,00	Principado de Asturias.	Proyecto 1 (elementos estructurales). Proyecto 4.	
	Cubierta sobre la estación de largo recorrido.	48,15	Ayuntamiento.	Proyecto 1.	
	Prolongación de la cobertura hasta cruce con la calle Bertolt Brecht y hasta el puente de la Avenida Príncipe de Asturias.	55,00		Proyecto 1.	
Urbanización de los suelos del ámbito. Incluyen también: - Desvío de colectores. - Ampliación del parque de Moreda. - Recuperación del vial correspondiente al antiguo trazado de la autopista en forma de boulevard. - Demolición de la totalidad del viaducto de Carlos Marx. - Desdoblamiento de la avenida Juan Carlos I hasta Bertolt Brecht.	Adecuación ferroviaria del cruce de la av. Juan Carlos I/Príncipe de Asturias.	3,85	Sociedad Gijón al Norte	Adif. Proyecto 1.	
	Otros.	Edificio de oficinas Adif.	7,20	Adif.	Proyecto 6.
Gastos asociados.	Gastos operativos Sociedad.		3,88	-	
	Coste total Adif.		140,16		
Coste total Sociedad.		360,20			
Coste total plan de vías.		500,36			
Metrotrén: pozo de extracción-Viesques-Hospital de Cabueñes.		313,66			
TOTAL.		814,02			

Nota:

- Proyecto 1: Proyecto de construcción de la supresión de la barrera ferroviaria de Gijón y nueva estación intermodal.
- Proyecto 2: Proyecto de construcción de la estación intermodal. Arquitectura.
- Proyecto 3: Proyecto de construcción de las instalaciones de seguridad y comunicaciones de la integración ferroviaria de Gijón.
- Proyecto 4: Proyecto de construcción de la estación de autobuses. Arquitectura e Instalaciones.

cve: ECE-A-2019-7746
Verificable en <http://www.boe.es>



Proyectos 5: Proyectos de urbanización del Ámbito (varios proyectos según se diseñe la urbanización).

Proyecto 6: Edificio de oficinas de Adif.

La relación de proyectos enumerada anteriormente podrá ser convenientemente ajustada conforme a las necesidades reales del Programa de Actuaciones, imputándose la financiación conforme a lo establecido en el presente Convenio.

ANEXO 4

Simulación endeudamiento externo

IMPORTE	353.050.000,00 €	Periodo	Cuota Anual	Intereses	Cuota amortización	Capital vivo	Capital amortizado
		0	-	-	-	34.860.000,00 €	-
TIPO	2,01%	2021	700.686,00 €	700.686,00 €	0	97.110.000,00 €	0
		2022	1.951.911,00 €	1.951.911,00 €	0	191.910.000,00 €	0
PLAZO	25 años	2023	3.857.391,00 €	3.857.391,00 €	0	293.770.000,00 €	0
	Carencia 5 años	2024	5.904.777,00 €	5.904.777,00 €	0	353.050.000,00 €	0
		2025	7.096.305,00 €	7.096.305,00 €	0	353.050.000,00 €	0
AMORTIZACIÓN	Anual	2026	24.748.805,00 €	7.096.305,00 €	17.652.500,00 €	335.397.500,00 €	17.652.500,00 €
		2027	24.393.989,75 €	6.741.489,75 €	17.652.500,00 €	317.745.000,00 €	35.305.000,00 €
		2028	24.039.174,50 €	6.386.674,50 €	17.652.500,00 €	300.092.500,00 €	52.957.500,00 €
		2029	23.684.359,25 €	6.031.859,25 €	17.652.500,00 €	282.440.000,00 €	70.610.000,00 €
		2030	23.329.544,00 €	5.677.044,00 €	17.652.500,00 €	264.787.500,00 €	88.262.500,00 €
		2031	22.974.728,75 €	5.322.228,75 €	17.652.500,00 €	247.135.000,00 €	105.915.000,00 €
		2032	22.619.913,50 €	4.967.413,50 €	17.652.500,00 €	229.482.500,00 €	123.567.500,00 €
		2033	22.265.098,25 €	4.612.598,25 €	17.652.500,00 €	211.830.000,00 €	141.220.000,00 €
		2034	21.910.283,00 €	4.257.783,00 €	17.652.500,00 €	194.177.500,00 €	158.872.500,00 €
		2035	21.555.467,75 €	3.902.967,75 €	17.652.500,00 €	176.525.000,00 €	176.525.000,00 €
		2036	21.200.652,50 €	3.548.152,50 €	17.652.500,00 €	158.872.500,00 €	194.177.500,00 €
		2037	20.845.837,25 €	3.193.337,25 €	17.652.500,00 €	141.220.000,00 €	211.830.000,00 €
		2038	20.491.022,00 €	2.838.522,00 €	17.652.500,00 €	123.567.500,00 €	229.482.500,00 €
		2039	20.136.206,75 €	2.483.706,75 €	17.652.500,00 €	105.915.000,00 €	247.135.000,00 €
		2040	19.781.391,50 €	2.128.891,50 €	17.652.500,00 €	88.262.500,00 €	264.787.500,00 €
		2041	19.426.576,25 €	1.774.076,25 €	17.652.500,00 €	70.610.000,00 €	282.440.000,00 €
		2042	19.071.761,00 €	1.419.261,00 €	17.652.500,00 €	52.957.500,00 €	300.092.500,00 €
		2043	18.716.945,75 €	1.064.445,75 €	17.652.500,00 €	35.305.000,00 €	317.745.000,00 €
		2044	18.362.130,50 €	709.630,50 €	17.652.500,00 €	17.652.500,00 €	335.397.500,00 €
		2045	18.007.315,25 €	354.815,25 €	17.652.500,00 €	0,00 €	353.050.000,00 €
			447.072.272,50 €				

cve: ECE-A-2019-7746
Verificable en <http://www.boe.es>